

Regionalkonferenz Bern Mittelland: Studie Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern-Mittelland
Öffentliche Mitwirkung

Der Gemeinderat von Zollikofen hat an seiner Sitzung vom 26. Juni 2023 die Mitwirkungsantworten beschlossen.

Folgende Eingabe wurde eingereicht:

2. Gesamteindruck

2.1 Ist der Bericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich?

- Ja
- Eher Ja
- Eher Nein
- Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Der Bericht mit über 200 Seiten, vielen Fachausdrücken und Abkürzungen, dem analytischen Aufbau mit Formeln und Indikatoren ist schwierig zu lesen und zu verstehen, nicht nur für Laien. Er wird eher als eine Forschungsarbeit im Bereich Verkehrsplanung wahrgenommen als ein Bericht, der für die Bevölkerung und Miliz-Behörden für eine Mitwirkung verständlich ist. Auch die Zusammenfassung zu Beginn lässt die erlösende Einfachheit vermissen. Es wäre wünschenswert, mindestens die Ergebnisse von der Komplexität der Aufgabenstellung zu lösen und auf eine leichtverständliche Sprache herunterzubrechen.

2.2 Sind die Resultate im Bericht grundsätzlich nachvollziehbar?

- Ja
- Eher Ja
- Eher Nein
- Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Siehe 2.1

3. Berichtsinhalt

Einleitung

In Kapitel 1 werden Ausgangslage, Fragestellungen und Abgrenzung der Studie sowie der Erarbeitungsprozess beschrieben.

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

- Ja
- Eher Ja

- Eher Nein
 Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Zu umfassend und zu schwer greifbar.

Grundlagen

In Kapitel 2 wird die der Studie zugrundeliegende Definition und Typologisierung der VDS erläutert. Im Weiteren werden anhand bestehender Verkehrsdrehscheiben zentrale Herausforderungen und Erfolgsfaktoren sowie Zukunftstrends beschrieben.

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

- Ja
 Eher Ja
 Eher Nein
 Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Zu umfassend und zu schwer greifbar.

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

- Ja
 Eher Ja
 Eher Nein
 Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Zu umfassend und zu schwer greifbar.

Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern-Mittelland

Kapitel 3 dient der Einbettung der Studie in bestehende Strategien und Planungen von Bund, Kanton und Region.

3.4 Ist das Kapitel 3 aus Ihrer Sicht vollständig?

- Ja
 Eher Ja
 Eher Nein
 Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Ziel- und Indikatorensystem

Zur Beurteilung der Eignung bestehender Umsteigepunkte für den Ausbau einer Verkehrsdrehscheibe wird in Kapitel 4 basierend auf den Oberzielen das Ziel- und Indikatorensystem entwickelt.

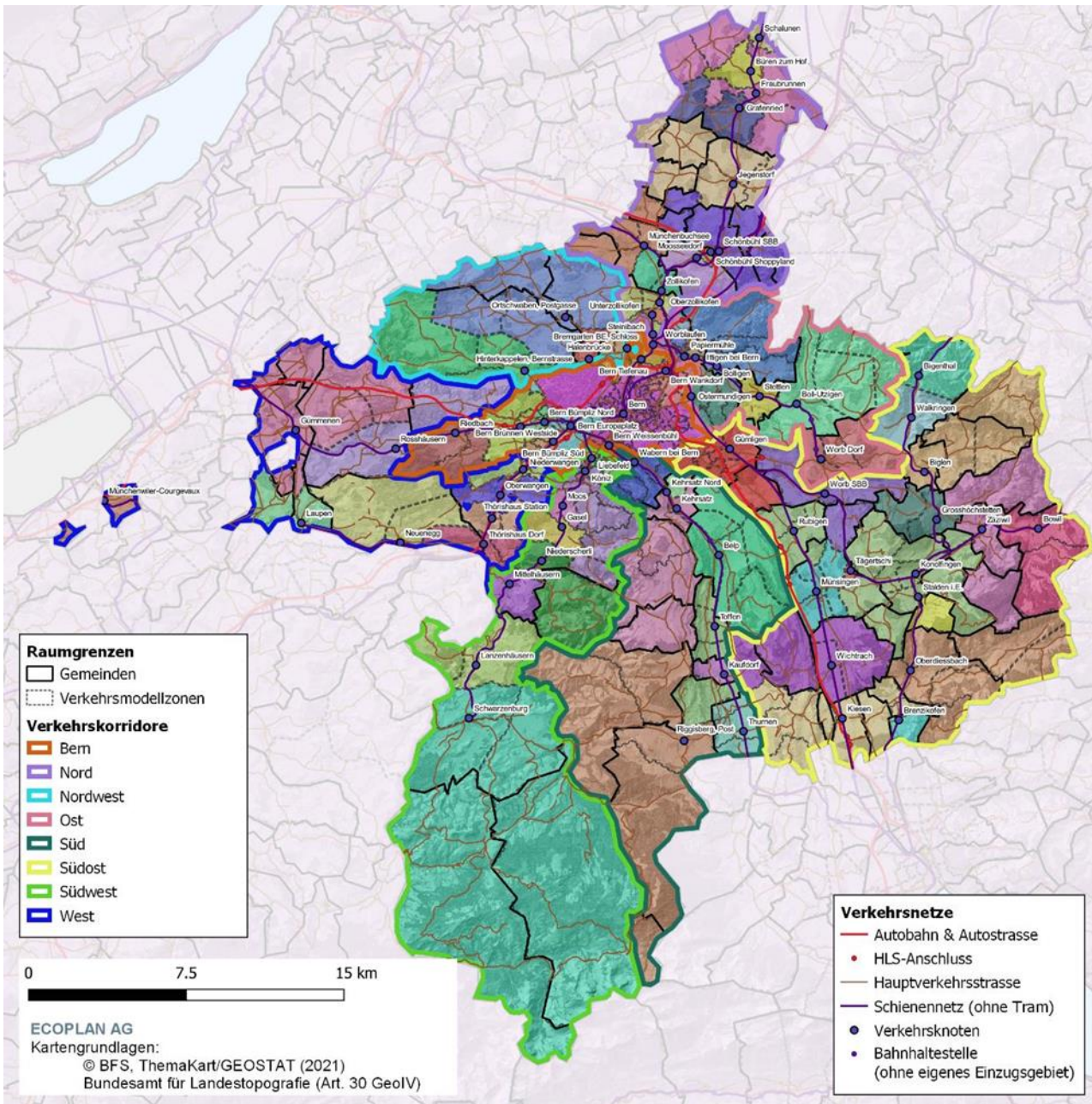
3.5 Ist die Wahl der Indikatoren aus Ihrer Sicht sinnvoll?

- Ja
- Eher Ja
- Eher Nein
- Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Raum- und Verkehrsanalyse

In Kapitel 5 wird die Raum- und Verkehrsanalyse hergeleitet. Die in den späteren Schritten verwendeten Merkmale und Datengrundlagen für die weiteren Arbeitsschritte werden beschrieben.



3.6 Ist die Methodik Ihres Erachtens sinnvoll und vollständig?

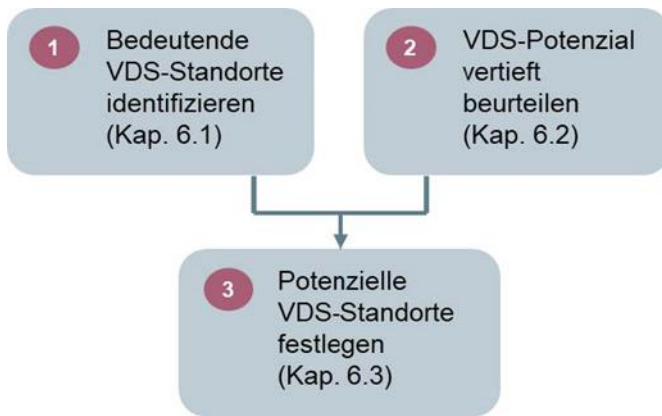
- Ja
- Eher Ja
- Eher Nein
- Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Kann nicht beurteilt werden. Zuteilung Zollikofen in den Nord-Korridor ist zutreffend.

Potenzialanalyse

In Kapitel 6 werden die wichtigen regionalen ÖV-Haltestellen identifiziert und auf ihr Potenzial als VDS beurteilt. Die verwendeten Kriterien sind in Kapitel 6.1.2 beschrieben. Anschliessend werden in Kapitel 6.3 alle potenziellen regionalen VDS-Standorte festgelegt.



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

- Ja
- Eher Ja
- Eher Nein
- Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Unterzollikofen ist eine sehr wichtige Haltestelle für die Gemeinde, wird aber nicht als VDS wahrgenommen. Schlussendlich kann nicht in mehrere Richtungen gleichzeitig umgestiegen werden, sondern vom "Bus Nr. 34" geht es nur Richtung Bern und umgekehrt. Auf den Bus Nr. 36 gibt es keinen gelungenen Anschluss.

Zollikofen und Oberzollikofen sind aufgrund der Nähe wohl eher als eins zu betrachten. Als VDS wird der Bahnhof Zollikofen wahrgenommen. Oberzollikofen ist eher unbedeutend, jedoch für die Arbeitsplätze in unmittelbarer Nähe eine wichtige Haltestelle.

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

- Ja
- Eher Ja
- Eher Nein
- Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Siehe Antwort 3.7

Szenarien zur Realisierung von VDS

In Kapitel 7 werden verschiedene Szenarien für den Ausbau der VDS erarbeitet und bewertet. Am Ende des Kapitels werden Schlussfolgerungen für die Bestvariante gemacht.

Szenario	A	B	C	D	E
	Referenz 50 VDS	Fokus ÖV 16 VDS	Quellennahes Umsteigen 20 VDS	Zielnahes Umsteigen 15 VDS	MIV-Entlastung im Agglokern 7 VDS
Strategischer Ansatz	Die evaluierten potenziellen VDS sind heute schon bedeutende Umsteigeknoten und somit auch bereits VDS. Diese Umsteigepunkte entwickeln sich individuell dem aktuellen Trend entsprechend weiter.	Dieses Szenario konzentriert sich auf ÖV-VDS, d.h. auf das Umsteigen ÖV-ÖV wie auch Velo-ÖV. Mit attraktiven ÖV-VDS wird eine Verlagerung auf den ÖV von „Haustür zu Haustür“ angestrebt. Mit mehr tangentialen Verbindungen wird das Zentrum entlastet.	Die VDS werden mehrheitlich dezentral, d.h. im Agglomerationsgürtel oder noch weiter aussen angeordnet. Damit wird insb. ein möglichst frühzeitiges Umsteigen vom MIV auf den ÖV angestrebt (Minimierung der MIV-Verkehrsleistung). Zum Szenario gehören auch urbane ÖV-ÖV-Drehscheiben zur Stärkung der tangentialen Verbindungen.	Die VDS (MIV-ÖV und ÖV-ÖV) werden mehrheitlich zentrumsnah, d.h. möglichst am Rand des Agglomerationskerns angeordnet. Damit soll einerseits den heutigen MIV-Strömen ins Zentrum eine attraktive Alternative angeboten werden und das Strassennetz im Agglokern entlastet werden. Andererseits soll das Zentrum mit tangentialen ÖV-Beziehungen entlastet werden.	Wenige grössere VDS (MIV-ÖV) werden zentrumsnah bzw. möglichst nah am Rand des Agglokerns mit einem grösseren P+R-Angebot angeordnet. Damit werden Voraussetzungen geschaffen, dass das Verkehrsnetz in der Agglo vom MIV entlastet und für die flächeneffizienten Verkehrsmittel eingesetzt werden kann.

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

- Ja
 Eher Ja
 Eher Nein
 Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Kapitel ist zu komplex.

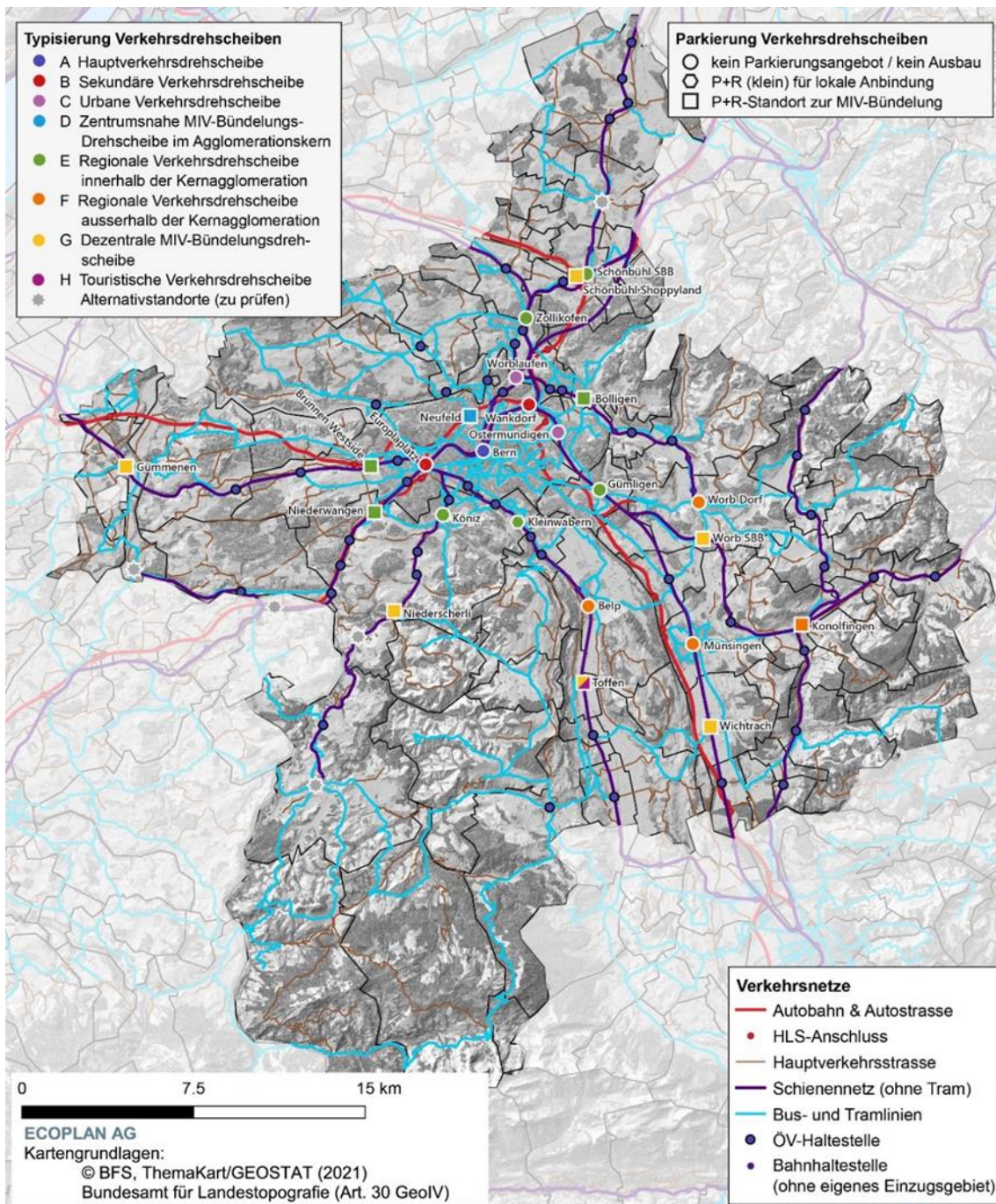
3.10 In Kapitel 7.4 wird gefolgert, dass sich aus einem reinen Eckszenario keine sinnvolle Bestlösung finden lässt und eine differenziertere Betrachtung nach Korridoren notwendig ist. Sind Sie damit einverstanden?

- Ja
 Eher Ja
 Eher Nein
 Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Zielbild Bestvariante

In Kapitel 8 wird das «Zielbild Verkehrsdrehscheiben Region Bern-Mittelland» hergeleitet. Ausgangspunkt bilden die in den drei vorangehenden Kapiteln bereitgestellten Grundlagen und die sich daraus ergebenden Anforderungen.



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

- Ja
 Eher Ja
 Eher Nein
 Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

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

- Ja

- Eher Ja
 Eher Nein
 Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Nur Korridor Nord beurteilt. Shoppyländ als Umsteigepunkt MIV ÖV wird nicht verstanden. Parkplätze sind dort vorhanden, das ist nachvollziehbar, aber das Fahrzeug dort stehen zu lassen und mit den ÖV weiterzugehen scheint unattraktiv zu sein.

Umsetzungsstrategie

In Kapitel 9 werden die Steckbriefe der VDS-Standorte vorgestellt (Kapitel 9.2). Diese Steckbriefe enthalten folgende Informationen: VDS-Typisierung, räumliche und verkehrliche Kriterien, erforderliche Begleitmassnahmen und eine zusammenfassende Beurteilung und Priorisierung.

Im Weiteren wird die zusammenfassende Prioritätensetzung für den Ausbau der VDS-Standorte pro Korridor beschrieben (Kapitel 9.3).

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

- Ja
 Eher Ja
 Eher Nein
 Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

3.14 Hier können Sie Rückmeldungen zu einzelnen Steckbriefen anbringen: Bitte jeweils VDS-Bezeichnung/Standort und konkrete Rückmeldungen vermerken.

Beurteilung Bahnhof Zollikofen: Vom Bahnhof her direkter Anschluss ins Grüne und in den Wald, somit ist durchaus öffentlicher Raum vorhanden. Direkt am Bahnhof wird der Raum auch als öffentlich empfunden, jedoch ist die Aufenthaltsqualität eingeschränkt durch die vielbefahrene Bernstrasse.

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

- Ja
 Eher Ja
 Eher Nein
 Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Zu Abbildung 9-4: Der öffentliche Raum ist durchaus in Zollikofen vorhanden, jedoch könnte er attraktiver sein.

4. Weitere Bemerkungen

4.1 Haben Sie weitere Bemerkungen zum Bericht?

Nein