

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland



Agglomerationsprogramm
Verkehr und Siedlung Bern 2012

Impressum

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland | Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Bern 2012 | Kurzfassung

Gesamtdokumentation: www.bernmittelland.ch

Herausgeberin

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22 | Postfach 8623
3001 Bern
Tel. 031 370 40 70 | Fax 031 370 40 79
info@bernmittelland.ch | www.bernmittelland.ch

Auflage | Datum

3500 Exemplare | 21. Juni 2012

Erarbeitung

Orlando Eberle | Marco Rupp | Monika Saxer

Gestaltung

raschle&kranz GmbH, Bern

Druck

Jost Druck AG, Hünibach

Bilder | Abbildungen

Atelier Wehrlin | Bruno Augsburg | Elmar Brülhart
Frédéric Lehmann, Sky-Eye | Gemeinde Köniz | Iris Krebs
Iwan Raschle | Micha Riechsteiner | PostAuto Schweiz AG | RBS

Zusammen die Zukunft gestalten



Christian Zahler

Präsident Kommission Raumplanung
Regionalkonferenz Bern-Mittelland

Hans-Rudolf Saxer

Präsident Kommission Verkehr
Regionalkonferenz Bern-Mittelland

Unsere Region Bern-Mittelland ist ein attraktiver Wohn-, Arbeitsplatz- und Bildungsstandort. Sie zeichnet sich durch eine sehr hohe Lebensqualität, durch eine vielfältige und intakte Landschaft und ein effizientes Verkehrssystem aus. Damit dies auch in Zukunft so bleibt, sind wir alle gefordert!

Die Entwicklung beeinflussen

Mit dem Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK), das gleichzeitig beim Bund als Agglomerationsprogramm eingereicht wird, verfügt die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) neu über ein Planungsinstrument, mit dem sie die räumliche Entwicklung der Region wirksam beeinflussen kann. Damit ist ein wichtiger Schritt gemacht, um die regionale Raumplanung so weiterzuentwickeln, dass Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung optimal aufeinander abgestimmt sind. Eine koordinierte Entwicklung ist unumgänglich, denn Prognosen von Bund und Kanton gehen davon aus, dass Bevölkerung und Arbeitsplätze in der Region Bern-Mittelland bis 2030 zwischen sechs und neun Prozent zunehmen werden. Beim Verkehrsaufkommen ist sogar mit einem noch viel stärkeren Wachstum zu rechnen. Dies ist in erster Linie auf längere Pendlerwege und den stark wachsenden Freizeit- und Einkaufsverkehr zurückzuführen. Angesichts dieser Prognosen geht es der RKBM darum, die für das Arbeitsplatz- und Bevölkerungswachstum nötige und erwünschte bauliche Entwicklung an optimalen Standorten zu ermöglichen und den öffentlichen Verkehr sowie den Langsamverkehr soweit zu fördern, dass das Wachstum beim motorisierten Individualverkehr möglichst moderat ausfällt.

Wir streben deshalb in unserer Region eine Siedlungsentwicklung an, die sich auf die bestehenden Schwerpunkte konzentriert: Siedlungswachstum soll in Form massvoller Verdichtungen und Umnutzungen primär an gut erschlossenen, zentralen Lagen der Kernagglomeration und in den Regional-

zentren erfolgen. Denn je kürzer die Wege zwischen den Orten der Arbeit und des Wohnens, der Freizeit und des Konsums sind, desto weniger Verkehr wird verursacht. Zudem können so unsere Kultur- und Naturlandschaft sowie unsere Naherholungsräume und Landwirtschaftsgebiete vor der Überbauung bewahrt werden. Diese Siedlungsentwicklung bedeutet aber auch, dass wir in den nächsten Jahren an gut erschlossenen Lagen ausreichend Bauland einzonen und neu überbauen müssen. Hier gilt es, das Gesamtinteresse der Region über Einzelinteressen zu stellen.

Das richtige Verkehrsmittel am richtigen Ort

Der Verkehr, der durch eine weitsichtige Siedlungsentwicklung nicht vermieden werden kann, soll verlagert werden oder möglichst verträglich sein. Dabei geht es nicht um ein Gegen-, sondern um ein Miteinander von Autoverkehr, öffentlichem Verkehr und Fuss- und Veloverkehr. Das richtige Verkehrsmittel am richtigen Ort heisst das Motto. Um einen Kollaps des Strassenverkehrs zu verhindern, sind nicht nur der öffentliche Verkehr gezielt auszubauen sowie der Fuss- und Veloverkehr zu fördern. Es sind auch Engpässe im Strassennetz zu beseitigen und nachfragelenkende Massnahmen zu treffen; so soll zum Beispiel ein Verkehrsmanagement betrieben werden. Denn eines ist offensichtlich: Die knappen finanziellen Ressourcen von Bund, Kanton und Gemeinden lassen den Bau zusätzlicher Verkehrsinfrastrukturen nur beschränkt zu. Wir konzentrieren uns daher auf wichtige Ausbauten, zum Beispiel des Bahnhofs Bern und seiner Zufahrten sowie kritischer Abschnitte der Nationalstrassen A1 und A6 im Raum Bern.

Unsere Aufgabe ist es, die Entwicklung der Region mit grösster Sorgfalt und höchsten Qualitätsansprüchen gemeinsam mit allen Partnern voranzubringen. Wir sind überzeugt: Das RGSK leistet dazu einen massgebenden Beitrag und trägt langfristig zur Sicherung der hohen Lebensqualität in unserer Region bei.



Die Trends bis 2030

Für die Region Bern-Mittelland wird ein moderates, durchaus erwünschtes Bevölkerung- und Arbeitsplatzwachstum vorhergesagt. Um dieses bewältigen zu können, müssen zusätzliche Flächen eingezont, überbaut oder verdichtet werden. Die erwartete Verkehrszunahme muss bereits im Ansatz eingedämmt werden.

Natürlich kennen wir die Zukunft nicht und vieles wird sich überraschend entwickeln. Wer jedoch die Entwicklung der Region Bern-Mittelland beeinflussen will, muss eine Vorstellung davon haben, wie sich die Region in Zukunft entwickeln könnte. Nur so lassen sich Ziele setzen, Strategie entwickeln und Massnahmen ableiten.

Moderates Bevölkerungswachstum

Realistische und eher zurückhaltende Prognosen von Bund und Kanton gehen davon aus, dass die Bevölkerung in der Region Bern-Mittelland bis 2030 um sechs Prozent wachsen wird. Die Zahl der Arbeitsplätze wird sich um acht bis neun Prozent erhöhen. Zum Vergleich: In den Kantonen Waadt, Freiburg, Luzern oder Zürich wird im selben Zeitraum ein Wachstum von 15 bis 20 Prozent erwartet.

Bei weiterhin abnehmender Anzahl Personen pro Haushalt und steigenden

Ansprüchen an Wohnungsgrössen und -ausstattung bedeutet das für die Region Bern-Mittelland erwartete Bevölkerungswachstum einen zusätzlichen Baulandbedarf von mehreren hundert Hektaren. Da dieser Bedarf mit den heute vorhandenen Bauzonenreserven nicht abgedeckt werden kann, müssen neue Flächen eingezont und überbaut werden. Ausgewählte, unternutzte Flächen sind zu verdichten, Brachen zu entwickeln.

Starke Verkehrszunahme

Weitaus stärker als das Bevölkerungswachstum ist die bis 2030 erwartete Zunahme des Verkehrsaufkommens. Gemäss Untersuchungen mit dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern ist beim öffentlichen Verkehr mit einer Zunahme von rund 60 Prozent und beim motorisierten Individualverkehr von knapp 25 Prozent zu rechnen. Diese nach wie vor starken Wachstumsraten rühren einerseits daher, dass die

Pendlerströme weiterhin zunehmen werden, wenn die Bevölkerung primär am Rande der Agglomeration wächst und sich gleichzeitig Arbeitsplätze im Zentrum konzentrieren. Andererseits tragen der zunehmende Freizeit- und Einkaufsverkehr sowie demografische Effekte (unter anderem mehr mobile ältere Menschen) zu dieser Verkehrszunahme bei.

Wachstum: ja, aber

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland begrüsst das erwartete Bevölkerung- und Arbeitsplatzwachstum, denn eine wachsende Bevölkerung und Wirtschaft ist die Basis einer prosperierenden Gesellschaft. Die prognostizierte Verkehrsentwicklung gilt es jedoch bereits im Ansatz zu bremsen, zumal Verkehrsprognosen in der Vergangenheit meist von der Realität noch übertroffen worden sind.

Da wollen wir hin

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland will in ihrem Gebiet das Siedlungswachstum vor allem auf gut erschlossene und zentrale Standorte lenken und begrenzen, um die landschaftlichen Qualitäten der Region zu erhalten. Voraussetzung für diese Entwicklung ist ein leistungsfähiges und umweltgerechtes Verkehrssystem.

Angesichts der Herausforderungen, die das erwartete Wachstum mit sich bringen wird, will die Regionalkonferenz Bern-Mittelland mit dem RGSK die zukünftige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Region besser aufeinander abstimmen. Denn Siedlung und Verkehr sind eng miteinander verzahnt und bedingen sich gegenseitig: Mit dem Bau von Wohnsiedlungen oder Einkaufszentren nimmt das Verkehrsaufkommen zu; der Bau neuer oder der Ausbau bestehender Verkehrswege führen dazu, dass weiter entfernte Orte besser erreichbar sind und sich somit die Siedlungen ausdehnen. Dies wiederum hat mehr Mobilität zur Folge, da die Wege in die Arbeitsplatz- und Versorgungszentren länger werden. Ohne regionale Koordination und Zusammenarbeit drohen Fehlentwicklungen wie Überlastungen des Verkehrssystems oder Überbauungen am falschen Ort. Gelingt es der RKBM hingegen Siedlung und Verkehr sinnvoll aufeinander abzustimmen, fördert dies eine umweltgerechte Mobilität und ein lebenswertes Wohn- und Arbeitsumfeld.

Haushälterische Bodennutzung

Das übergeordnete Ziel einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung ist die haushälterische Bodennutzung. Um dieses Ziel zu erreichen, muss die Siedlungsentwicklung verstärkt nach innen gelenkt werden. Dafür sollen die bestehenden Siedlungen verdichtet und bei Bedarf umstrukturiert werden. Zudem ist das erwartete Bevölkerungswachstum in der Region vor allem auf die mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Standorte zu konzentrieren. So kann das Verkehrsvolumen minimiert werden und lässt sich eine ausufernde Zersiedlung der Landschaft mit ihren negativen Auswirkungen auf den Lebensraum vermeiden.

Arbeitsplätze sollen hauptsächlich in definierten, ebenfalls gut erschlossenen Schwerpunktgebieten entstehen. Dies gilt insbesondere für Büro- und Dienstleistungsarbeitsplätze. Aber auch spezialisierte und grosse Betriebe mit einem grossen Einzugsgebiet der Arbeitskräfte sollen in Zentren oder an S-Bahn-Haltestellen der Kernagglomeration angesiedelt werden.

Eine ausgewogene Siedlungsentwicklung berücksichtigt alle Gemeinden einer Region. Für die ländlichen Gemeinden ist es wichtig, dass die Bevölkerungszahl nicht sinkt und dass eine Weiterentwicklung stattfinden kann. Bei den Agglomerationsgemeinden geht es oftmals darum, mit dem Entwicklungsdruck umzugehen und das Wachstum an raumplanerisch sinnvollen Orten sicherzustellen.

Vielfältige Landschaft

Die Landschaft am Übergang von Mittelland zu Voralpen und Alpen ist vielfältig und geprägt von einem Wechselspiel zwischen Naturräumen wie Wald- oder Flusslandschaften, Kulturlandschaften sowie Erholungs- und Freiräumen. Deren nachhaltige Weiterentwicklung ist eine Kernaufgabe der Regionalkonferenz.

Die Region Bern-Mittelland verfügt zudem über Siedlungsstrukturen, die eng mit der Landschaft verknüpft sind: In der voralpinen Hügellandschaft prägen Bauernhöfe und Weiler das Bild, im übrigen Gebiet herrschen eher kom-



pakte Siedlungsstrukturen vor, die immer noch stark durchgrünt sind. Diese zukunftsweisende Symbiose zwischen Stadt und Landschaft gilt es zu erhalten, denn sie macht die Region Bern-Mittelland in der Schweiz einmalig.

Siedlungsentwicklung darf deshalb auf keinen Fall zur Folge haben, dass die Region «zugepflastert» wird. Der «Leitplan» (S. 8/9) zeigt auf, wo die Siedlung langfristig begrenzt und wie sie durch Grünräume gegliedert werden soll. Ergänzend zu verdichteten Siedlungsräumen sollen im Umfeld der Entwicklungsachsen siedlungsprägende Grünräume erhalten bleiben. Diese «Inneren Landschaften» dienen der Naherholung, dem ökologischen Gleichgewicht und dem Stadtklima. Ein «Grünes Band» soll zudem die Siedlungsgebiete im Zentrum begrenzen und diese mit der «Äusseren Landschaft» verbinden.

S-Bahn als Rückgrat der Region

Aufgrund der erwarteten Verkehrszunahme wird die umweltschonende und leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs je länger je mehr zu einem wichtigen Standortvorteil. In erster Linie geht

es darum, durch eine Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zusätzlichen Verkehr zu vermeiden. Ausserdem muss ein möglichst grosser Anteil des Verkehrs auf umweltverträgliche Verkehrsmittel verlagert werden. Der Strassenverkehr soll möglichst verträglich und sicher gestaltet und nur punktuell ausgebaut werden.

Das RGSK sieht vor, dass die S-Bahn – ergänzt durch Buslinien im ländlichen Raum und in der äusseren Agglomeration sowie durch ein starkes Bus- und Tramnetz in der Kernagglomeration – zum Rückgrat der regionalen Entwicklung wird (siehe auch «Leitbild Struktur», S. 7 und «Leitplan», S. 8/9). Auch der Fuss- und Veloverkehr kann aufgrund der kurzen Wege von kompakten Siedlungsstrukturen profitieren. Fiele das Verkehrswachstum stattdessen vor allem auf den motorisierten Strassenverkehr, würden sich die bestehenden Stautendenzen drastisch verschärfen, was längerfristig wiederum die gute Erreichbarkeit in der gesamten Region gefährdete. Eine Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr und auf den Fuss- und Veloverkehr kann aber nur erreicht

werden, wenn die erkannten Kapazitätsengpässe beim öffentlichen Verkehr beseitigt, Netzlücken geschlossen und gefährliche Abschnitte im Strassennetz saniert werden.

Blick auf das Ganze

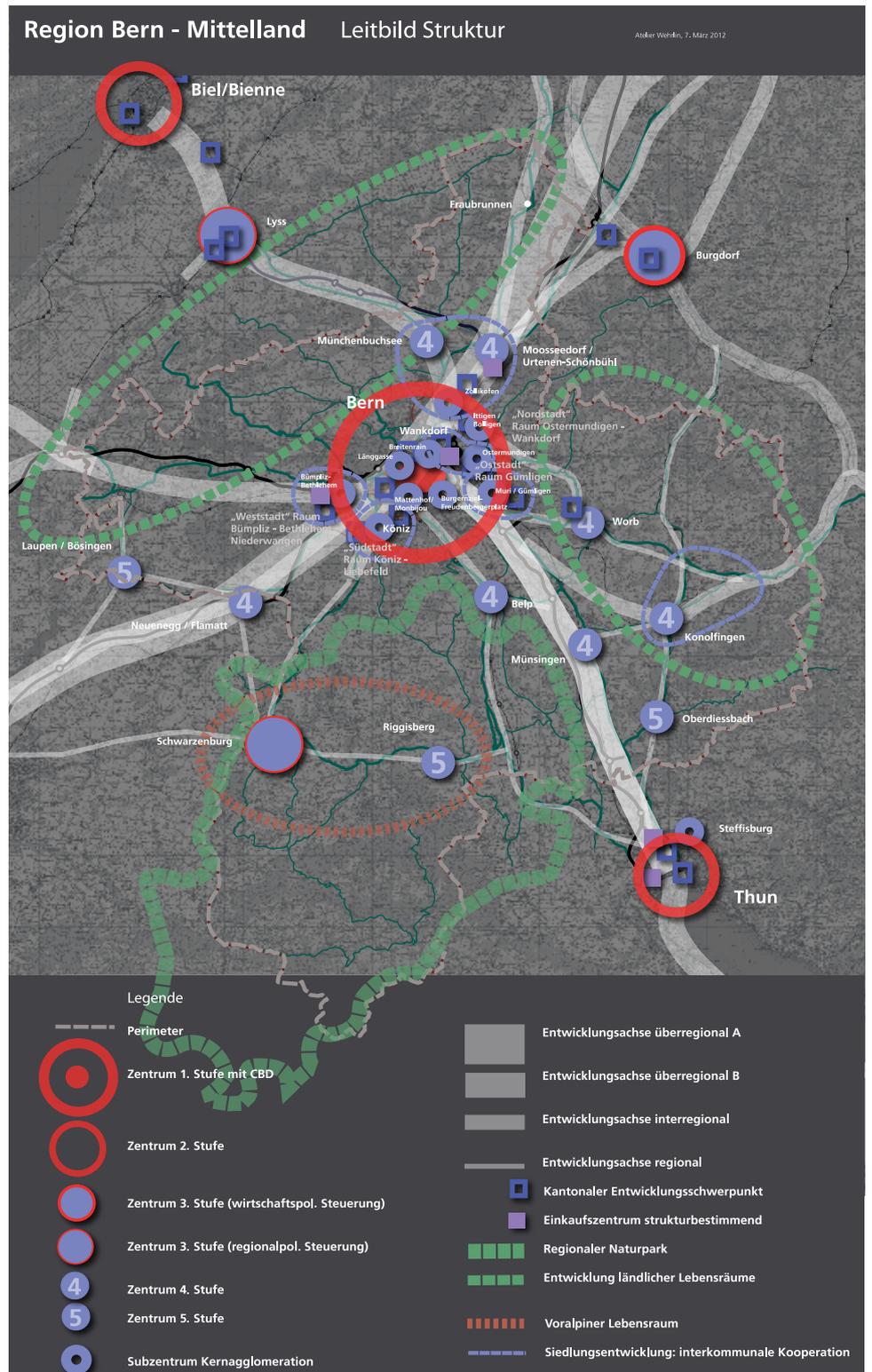
Gelingt es der Regionalkonferenz nicht, die angestrebte konzentrierte Siedlungsentwicklung umzusetzen und an gut erschlossenen Lagen ausreichend Bauland bereitzustellen, droht die Gefahr einer Abwanderung in den agglomerationsnahen ländlichen Raum oder in die Nachbarkantone. Dies führte zu einer noch stärkeren Zunahme des Verkehrsaufkommens und damit zu erhöhten Umweltbelastungen oder im Falle einer Abwanderung in die Nachbarkantone zu einer Erosion der Steuerkraft. Eine Siedlungsentwicklung nach innen trägt dazu bei, diese negativen Entwicklungen zu vermeiden. Das kann allerdings nur dann gelingen, wenn das Gesamtinteresse über Einzelinteressen gestellt wird. Schlussendlich bedeutet das, in Kauf zu nehmen, dass an gut erschlossenen Lagen ausreichend Bauland neu eingezont und überbaut wird.

Die Struktur unserer Region

Attraktive regionale Zentren wirken sich positiv auf die Entwicklung der Umlandgemeinden aus. Daher werden zusätzlich zu Bern als Zentrum von nationaler Bedeutung neu Regional- und Versorgungszentren bezeichnet.

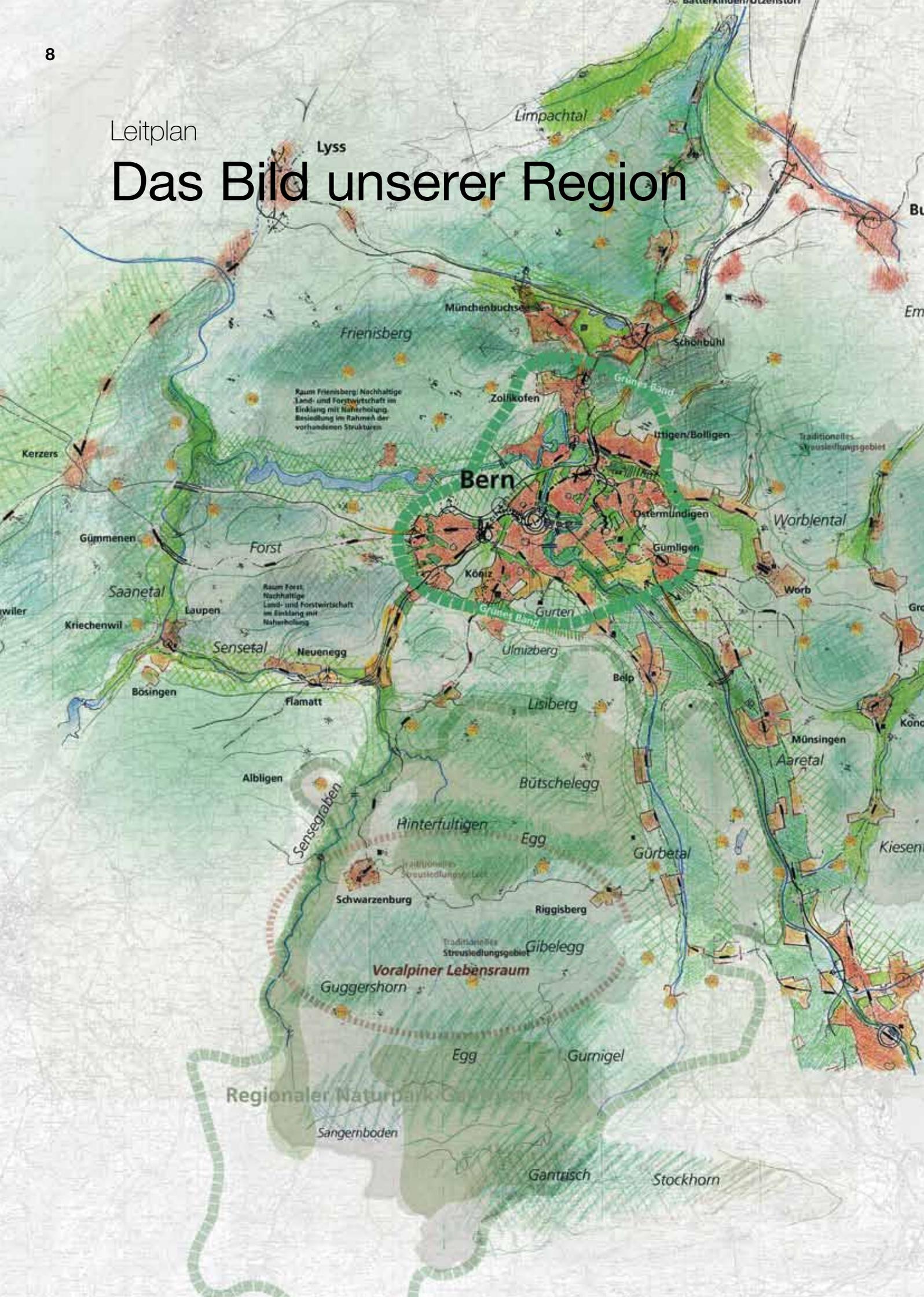
Durch die Definition einer Zentralitätsstruktur will die Regionalkonferenz gute Voraussetzungen für eine nachhaltige räumliche Entwicklung schaffen und eine effiziente regionalpolitische Steuerung erreichen. Neben dem bereits im kantonalen Richtplan festgelegten Zentrum von nationaler Bedeutung, das die Kernagglomeration Bern umfasst, werden im RGSK zusätzlich Regional- und Versorgungszentren des ländlichen Raums bezeichnet (Zentren 4. und 5. Stufe). Damit vollzieht sich eine Erweiterung der stark auf das Stadtzentrum von Bern ausgerichteten Siedlungsstruktur hin zu einer Struktur mit verschiedenen Polen, die ihr eigenes spezifisches Profil haben.

In Zukunft sollen die bezeichneten Zentren ihre Funktion als Arbeitsplatzstandorte, multifunktionale Versorgungszentren und Verkehrsknotenpunkte verstärkt wahrnehmen können. Sie haben deshalb Vorrang bei der Zuordnung von überkommunalen Nutzungen (z. B. regionale Entwicklungsgebiete, Schulen oder Sporteinrichtungen). Gleichzeitig sind die Zentrumsgemeinden aufgefordert, ihre Kernbereiche aufzuwerten und ein genügendes Raumangebot für private und öffentliche Dienstleistungen bereitzustellen sowie auch Bauland für verdichtete Wohnformen zu entwickeln. Denn attraktive regionale Zentren wirken sich positiv auf die Umlandgemeinden aus und nützen somit der gesamten Region.



Leitplan

Das Bild unserer Region



rgdorf

mental

sshöchstetten

Zäziwil

lffingen

tal

Thun

Legende



Perimeter

Grau unterlegt ist das Einzugsgebiet des RGSK Bern-Mittelland. Die Behördenverbindlichkeit beschränkt sich auf dieses Einzugsgebiet.



Bauliches Entwicklungsgebiet

Hier ist Entwicklungspotenzial für die künftige Siedlungsentwicklung ausgewiesen. Die grösseren und mittleren Siedlungseinheiten sind flächig, kleinere punktförmig dargestellt (siehe dazu auch «Lokale bauliche Entwicklung»).



Siedlungsgrenze

Überörtlich begründete, zwingende Siedlungsgrenzen trennen Siedlungs- von Nichtsiedlungsgebiet.



Lokale bauliche Entwicklung

Eine punktuelle und konzentrierte, auf den lokalen Bedarf ausgerichtete Siedlungsentwicklung ist unter Wahrung von Landschafts- und Ortsbild möglich.



Bahnlinie/Haltepunkt/ÖV-Knoten

Das Netz des öffentlichen Verkehrs bildet die zentrale Infrastruktur für eine konzentrierte Siedlungsentwicklung.



Hochleistungsstrasse

Hochleistungsstrassen bilden die Basisinfrastruktur für die übergeordnete Anbindung.



Flussraum

Die Flussräume, insbesondere derjenige der Aare, bilden das landschaftliche Rückgrat der Region. Sie gliedern den Raum und sollen als landschaftliche Einheiten erlebbar bleiben.



Hangflanke

Die empfindlichen Hangflanken entlang der Flusstäler prägen das Landschaftsbild und sind damit wichtig für die Siedlungs- und Landschaftsentwicklung.



Überörtliche Grünzäsur

Siedlungsprägende Grünräume in der Kernagglomeration dienen der Naherholung, der ökologischen Vernetzung und dem Stadtklima.



Ebene

In den Ebenen sind die zusammenhängenden Kulturlandschaften zu erhalten.



Landschaftsschutz

Der Schutz von BLN*-Gebieten und Moorlandschaften ist übergeordnet festgelegt.



Hügellandschaft/Voralpen

Diese Landschaften bilden den Übergang vom Mittelland zu den Alpen.

*BLN = Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung



Als zentrales Element des RGSK wird mit dem «Leitplan» ein Zukunftsbild für die Region Bern-Mittelland entworfen. Es veranschaulicht die angestrebte räumliche Entwicklung und zeigt aus der Vogelschau, wie sich Siedlung, Landschaft und Verkehrswege der Region im Jahr 2030 präsentieren sollen.

Ausgangspunkt für die Erarbeitung des «Leitplans» waren eine Landschaftsanalyse, die Beurteilung der Siedlungsstruktur sowie die Gewichtung der übergeordneten funktionalen Bezüge. Die Landschaft ist denn auch integraler Bestandteil des «Leitplans» und somit Grundlage für das Konzept der zukünftigen Siedlungsentwicklung.

Der «Leitplan» hat einen skizzenhaften Charakter und weist gewisse Unschärfen auf. Damit verfügt er nicht über die detaillierte Aussagekraft eines raumplanerischen Plandokumentes. Dennoch ist er für das Verständnis der zukünftigen Entwicklungslinien der Region zentral.

Siedlungsentwicklung nach innen



Die Siedlungsentwicklung soll künftig verstärkt an die bestehenden Standorte gelenkt werden. Die Siedlungsräume sind dabei sorgfältig und qualitativ zu entwickeln und zu verdichten.

Die Siedlungsstrategie der Regionalkonferenz Bern-Mittelland orientiert sich an den vorgängig skizzierten Entwicklungsvorstellungen. Die Siedlungsentwicklung soll demnach an zentrale Standorte gelenkt, auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur ausgerichtet und gegen aussen begrenzt werden. Dabei ist die Siedlungs- und Landschaftsstruktur durch eine striktere Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet zu stärken.

Konzentriertes Wachstum

Das erwartete Bevölkerungswachstum wird in erster Linie im inneren, gut erschlossenen Teil der Regionalkonferenz und unter Berücksichtigung der Zentralitätsstruktur in den Regionalzentren realisiert. So können die Pendlerwege kurz und der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs hoch gehalten werden.

Die zusätzlichen Arbeitsplätze werden hauptsächlich an den definierten kantonalen Entwicklungsschwerpunkten und regionalen Arbeitsplatzschwerpunkten angesiedelt, wobei ein ausreichendes Flächenangebot für die unterschiedlichsten wirtschaftlichen Aktivitäten bereitzustellen ist.

Einzonungen sind notwendig

Zur Deckung des zusätzlichen Flächenbedarfs müssen bestehende Siedlungsflächen verdichtet, die vorhandenen Bauzonenreserven überbaut und an raumplanerisch besonders geeigneten Lagen neue Einzonungen vorgenommen werden. Zudem wird die Umstrukturierung und Umnutzung freier oder frei werdender Flächen vorangetrieben. Die Akzeptanz für die Schaffung von genügend Flächenkapazitäten muss zudem verbessert werden, denn die Stimmbevölkerung war in jüngster

Vergangenheit Einzonungen gegenüber häufig kritisch eingestellt.

Die Qualität der bestehenden Siedlungsräume ist mindestens zu halten, wenn nicht gar zu steigern. Eine Verdichtung soll entsprechend massvoll und mit Bedacht erfolgen. Zudem sollen bei regionalen Siedlungserweiterungen qualitätssichernde Verfahren wie Planungswettbewerbe durchgeführt werden.

Entwicklung ländlicher Raum

Die ländlichen Siedlungsstrukturen sind über die Entwicklung der Regional- und Versorgungszentren zu stärken. Ausserhalb dieser Zentren sind die Siedlungsgebiete zurückhaltend, auf den lokalen Bedarf ausgerichtet zu entwickeln und punktuell zu ergänzen. Dabei soll behutsam mit der bestehenden Bausubstanz in Ortszentren- und Weilern umgegangen werden.

Massnahmen Siedlung

Konzentrieren und verdichten



Einzonungen, Umstrukturierungen und Verdichtung sind unerlässlich, um die angestrebte Siedlungsentwicklung zu erreichen.

Die raumplanerischen Massnahmen im Bereich Siedlung orientieren sich am übergeordneten Ziel der haushälterischen Bodennutzung. In städtischen als auch in ländlichen Gebieten sind möglichst kompakte Siedlungen anzustreben. Die vorgeschlagenen Massnahmen sind für eine Trendwende hin zu einer konzentrierten Siedlungsentwicklung unerlässlich und rasch umzusetzen. Es sind dies:

Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte

Eine Siedlungsentwicklung nach innen bedingt als Erstes, dass die vorhandenen Bauzonenreserven ausgeschöpft werden. Im RGSK Bern-Mittelland bezeichnet die Regionalkonferenz die wichtigsten Bauzonenreserven als Wohnschwerpunkte (51 Standorte) und Arbeitsplatzschwerpunkte (34 Standorte). Diese liegen in der Regel in den Regional- und Versorgungszentren oder in der Kernagglomeration, weisen eine überdurchschnittlich gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr auf und

sind mindestens eine Hektare gross. Die Gemeinden sind angehalten, die Verfügbarkeit und Realisierung dieser Standorte aktiv zu fördern sowie eine hohe Siedlungsqualität und eine angemessene Siedlungsdichte sicherzustellen.

Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung

Im RGSK sind mögliche Flächen für Neueinzonungen als Vorranggebiete für die regionale Siedlungserweiterung bezeichnet. Diese weisen ähnlich gute Eigenschaften bezüglich Erschliessung und Grösse auf wie die Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte. Sie berücksichtigen die übergeordneten Landschaftsräume sowie die siedlungsprägenden Grünräume. Die Gemeinden der Region sind aufgefordert, Einzonungen von Vorranggebieten aktiv zu fördern und in anstehenden Ortsplanungsrevisionen umzusetzen. Denn ohne Neueinzonungen kann die Region mit dem bis 2030 erwarteten Bevölkerungswachstum nicht Schritt halten und die Entwicklung findet anderswo statt.

Verschiedene Vorranggebiete liegen auf dem Gebiet mehrerer Gemeinden. Hier sind interkommunale Formen der Zusammenarbeit notwendig.

Verdichtungspotenziale identifizieren

Im gesamten Raum der Regionalkonferenz sind die Verdichtungs- und Umnutzungspotenziale bis heute ungenügend ausgeschöpft. Die vorhandenen Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sind deshalb in einer Studie aufzuzeigen. Zusätzlich soll den Gemeinden dargelegt werden, wie die identifizierten Potenziale ausgeschöpft werden können.

Raumplanung veranschaulichen

Die Einsicht, dass grossflächige Einzonungen in den Zentren nötig sind, setzt eine positive Einstellung der Bevölkerung voraus. Mit einer Informationskampagne sollen die Zusammenhänge zwischen Siedlung und Verkehr vertieft thematisiert werden.

Landschaftsqualität erhalten

Die Region Bern-Mittelland ist geprägt von ausserordentlichen landschaftlichen Qualitäten, die es als wichtigen Standortvorteil zu erhalten gilt. Die weitere Siedlungsentwicklung respektiert deshalb die Struktur dieser differenzierten Kultur- und Naturlandschaft.

Ziele

Die wertvollen Kultur- und Naturlandschaften der Region sind durch eine konsequente Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebieten zu stärken. Dies gilt nicht nur, aber insbesondere für die Grünstrukturen im inneren Bereich der Agglomeration. Diese sind von grosser Bedeutung für Naherholung, Stadtklima und ökologische Vernetzung. Gerade der Aareraum, das grüne Rückgrat der Agglomeration, soll auch in Zukunft als Park, Grün- und Freiraum genutzt werden können, ohne dabei seine Funktion als Naturraum zu verlieren. Gleiches gilt für die übrigen Flussräume der Region. Die grossen Landschaftsräume ausserhalb der Agglomeration sind als Landwirtschafts-, Kultur- und Naturlandschaften weiterzuentwickeln. Ebenfalls anzustreben ist die Förderung von Schwerpunktgebieten für Erholung und Freizeit sowie der Schutz von erhaltenswerten Landschaften.

Massnahmen

Um die formulierten Ziele zu erreichen, schlägt die RKBM verschiedene Massnahmen vor:

Siedlungsgrenzen festlegen

Mit einer klaren Trennung zwischen Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet will das RGSK eine unkontrollierte Zersiedelung der Landschaft vermeiden. Dafür werden Siedlungsgrenzen definiert, die nicht parzellenscharf sind, aber übergeordnete und zusammenhängende Landschaftsräume vor der Überbauung bewahren sollen.

Siedlungsprägende Grünräume erhalten

Insbesondere im inneren Bereich der Agglomeration werden siedlungsprägende Grünräume ausgeschieden, die als Landwirtschaftsgebiete, Erholungsraum oder naturnahe Flächen erhalten und aufgewertet werden. In diesen ist auf grossflächige Siedlungserweiterungen zu verzichten. Allfällige Bauvorhaben (z. B. Infrastruktur für Naherholung, landwirtschaftliche Anlagen, Arrondierung von Siedlungen) sind äusserst sorgfältig zu integrieren, so dass die Funktion des Grünraums weiterhin erhalten bleibt und wahrgenommen wird.

Grünes Band aufwerten

Das «Grüne Band» beschreibt das Grünsystem, in das die Kernagglomera-

tion Bern eingebettet ist und stellt gleichermaßen ein Bindeglied und Zäsur zwischen der «Inneren und Äusseren Landschaft» der Region dar. Das «Grüne Band» ist als Siedlungsrand, als stadtnaher Freiraum (z. B. Bremgartenwald, Gurten), als landwirtschaftlich genutztes Gebiet (z. B. Bottigenmoos, Belpmoos) sowie als naturnahe Fläche (z. B. Köniztal) zu erhalten und gezielt aufzuwerten. Obwohl innerhalb des «Grünen Bandes» kein generelles Bauverbot besteht, ist bei allfälligen Planungsvorhaben der Gemeinden ein besonderes Augenmerk auf seinen Charakter und seine vielfältigen Funktionen zu legen.

Ein Leuchtturm der Region

Mit dem regionalen Naturpark Gantrisch verfügt die Region über ein Naherholungsgebiet mit einer Ausstrahlung weit über die Regionsgrenzen hinaus. Der Naturpark ist Garant für eine nachhaltige Entwicklung der regionalen Wirtschaft und der Landschaft. Damit könnte er eine Art Vorbildfunktion für andere Landschaftsräume der «Äusseren Landschaft» (südliche Ausläufer des Emmentals sowie Hügellandschaften östlich der Saane, im Raum Forst, um den Frienisberg und zwischen Schönbühl und dem Limpachtal) bekommen.

Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten

Das Ziel einer geschickten, auf eine optimale Zentrenstruktur ausgerichteten Raumplanung ist es, Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und den restlichen Verkehr verträglich zu gestalten. Für den Agglomerationsraum und für den ländlichen Raum sind dabei differenzierte strategische Stossrichtungen zu verfolgen.

Agglomerationsraum

Schwerpunkt der Strategie ist, die Verkehrsinfrastruktur zu verbessern und das Angebot des öffentlichen Verkehrs sowie das Netz für den Fuss- und Veloverkehr auszubauen:

- » Die Kapazitätsengpässe auf dem Schienennetz sind zu beheben und die Leistungsfähigkeit des Knotens Bahnhof Bern ist zu erhöhen.
- » Die Verknüpfung zwischen S-Bahn und Bus bzw. Tram ist für die Vernetzung der Agglomeration von grosser Bedeutung. Diese Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs eignen sich auch als Entwicklungsschwerpunkte und entlasten das Zentrum Bern.
- » Der strassengebundene öffentliche Verkehr muss auch in der Spitzenzeit zuverlässig zirkulieren können und die Transportketten (Bus/Bahn) müssen funktionieren. Damit dies möglich ist, muss der motorisierte Individualverkehr in der Agglomeration begrenzt und möglichst rasch

auf das übergeordnete Autobahnnetz geführt werden.

- » Das Autobahnnetz hat in den letzten Jahrzehnten den regionalen Ziel- und Quellverkehr aufgenommen. Nun stösst es um Bern an seine Grenzen. Es gilt nun, die schwierige Aufgabe zu bewältigen, die Kapazität des Autobahnnetzes gezielt zu erhöhen, ohne die Gesamtzielsetzung einer nachhaltigen Verkehrspolitik zu gefährden.
- » Nachfrageorientierte Massnahmen wie die Parkplatzbewirtschaftung oder das Verkehrsmanagement werden für die ganze Region an Bedeutung gewinnen.
- » Für den Fuss- und Veloverkehr ist eine Doppelstrategie zu verfolgen: Das bestehende Netz muss in Bezug auf Fahrqualität und Sicherheit (Verträglichkeit mit anderen Verkehrsteilnehmenden) verbessert werden, ebenso ist es aber auch zu erweitern.

Ländlicher Raum

Ein gutes Angebot des öffentlichen Verkehrs ist auch im ländlichen Raum wichtig. Von grosser Bedeutung ist hierbei die gute Erreichbarkeit der Arbeitsplatz- und Dienstleistungsschwerpunkte in der Kernagglomeration Bern. Die regionalen Buslinien müssen deshalb gut an die S-Bahn angebunden werden. Auch Park + Ride / Bike + Ride spielen im ländlichen Raum eine wichtige Rolle.

Es muss aber auch anerkannt werden, dass eine flächendeckende Erschliessung des ländlichen Raums mit dem öffentlichen Verkehr nicht möglich ist. Umso wichtiger sind ein gutes Strassennetz und die gute Anbindung an das Autobahnnetz im ländlichen Raum (z. B. in den Gebieten Gantrisch, Kiestental, Laupen).

Massnahmen öffentlicher Verkehr

Kapazität und Qualität steigern

Im öffentlichen Verkehr sind erhebliche Ausbauten nötig – sowohl beim Angebot als auch bei der Infrastruktur. Für eine Reihe von Massnahmen kann voraussichtlich mit finanzieller Unterstützung des Bundes gerechnet werden.

Die Anforderungen an den öffentlichen Verkehr in der Region sind besonders hoch. Soll die künftige Mobilität umweltfreundlich abgewickelt werden, sind erhebliche Ausbauten beim Angebot und bei der Infrastruktur notwendig. Die Sicherung der Finanzierung und der Umsetzung erfordert grosse Anstrengungen.

Mit dem ersten Agglomerationsprogramm (siehe auch S. 18) konnte für eine Reihe von vordringlichen Massnahmen die finanzielle Unterstützung des Bundes erreicht werden: Dazu gehören das «Tram Region Bern» (Köniz-Bern-Ostermundigen) oder die Leistungssteigerung des Bahnnetzes im Wylerfeld.

Prioritäre Massnahmen

Folgende Massnahmen im öffentlichen Verkehr haben einen voraussichtlichen Realisierungsbeginn zwischen 2015 und 2018:

- » Realisierung der ersten Etappe von «Zukunft Bahnhof Bern»: Ausbau der Publikumsanlagen im Bahnhof Bern

und Lösung der Kapazitäts-Engpässe im RBS-Bahnhof.

- » Verbesserung des Angebots der S-Bahn, insbesondere des 15-Minuten-Takts in der Agglomeration.
- » Aufwertung und Neuschaffung von ÖV-Knotenpunkten der S-Bahn, z. B. Ostermundigen, Laupen oder Kleinwabern.
- » Doppelspurausbauten in der Region Bern (Zollikofen Nord, Wabern-Kehrsatz Nord).
- » Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern als weiteres Teilprojekt des «Tram Region Bern».
- » Wichtige Plätze entlang der Tramlinien werden auf die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsträger abgestimmt (Eigerplatz, Viktoriaplatz, Breitenrainplatz).
- » Verbesserung des Bus- und Tramangebots: bedarfsgerechter Ausbau in der ganzen Region. Durch den weiteren Ausbau der tangentialen Linien können einerseits das Zentrum entlastet, andererseits die einzelnen Korridore besser und rascher miteinander verknüpft werden.

- » Verbesserung des Angebots für die kombinierte Mobilität: Park + Ride / Bike + Ride und Velostationen (S-Bahnhaltestelle Wankdorf und Bahnhof Ostermundigen).

Mittel- bis langfristige Massnahmen

In mittlerer und ferner Zukunft stehen folgende Massnahmen im Vordergrund:

- » Leistungssteigerung im Zulauf West des Bahnhofs Bern (Entflechtung Holligen).
- » Infrastrukturbauten im Aaretal zwischen Gümligen und Münsingen (3. Gleis).
- » Seitliche Erweiterung des SBB-Bahnhofs im Rahmen von «Zukunft Bahnhof Bern».

Massnahmen Strassenverkehr

Mit Bestehendem auskommen – Engpässe beseitigen

Das Strassenverkehrsnetz wird nicht substanziell ausgebaut. Punktuell sollen aber Kapazität, Verträglichkeit und Sicherheit gesteigert werden. In den nächsten Jahren werden in der Region deshalb viele Projekte gestartet, die teilweise vom Bund mitfinanziert werden.

Grundsätzlich gilt es, möglichst lange mit den bestehenden und bereits bewilligten Strassen auszukommen. Dennoch ist es nötig, punktuell Kapazitäten zu steigern, wobei solche Ausbauten immer auch siedlungsverträglich auszugestalten sind. Dies gilt insbesondere auch für die Beseitigung der Engpässe auf den Stadttangenten zwischen Wankdorf und Gümligen (A6) sowie zwischen Schönbühl und Weyermannshaus (A1) durch den Bund. Das ist die wichtigste Massnahme für die Strasseninfrastruktur in der Region, betrifft sie doch einen zentralen Lebensnerv des regionalen Strassennetzes. Die Region und der Kanton forcieren Projekte, welche die Zu- und Wegfahrten zum Hochleistungsstrassennetz verbessern. Ein eindrückliches Beispiel dazu ist der Wankdorfplatz mit dem unterirdischen Kreisell.

Verträglich und sicher

Mit der Verkehrssanierung Worb sowie dem Umbau der Ortsdurchfahrten in Münchenbuchsee, Urtenen-Schönbühl und Münsingen werden in den nächsten Jahren mehrere Regionalzentren verträglicher gestaltet. Sanierungen von Ortsdurchfahrten in verschiedenen Gemeinden des ländlichen Raumes so-

wie Massnahmen auf Kantonsstrassen auch ausserorts sollen ebenfalls zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. Um mittelfristig die Erreichbarkeit und die Verkehrssituation der Korridore Grosshöchstetten-Konolfingen-Bowil und Gürbetal zu verbessern, wird in verkehrsträgerübergreifenden Studien zunächst der Handlungsbedarf ermittelt.

Bereits 2011 begannen die Vorarbeiten für ein umfassendes Verkehrsmanagement im Raum Bern-Nord (Bern, Bolligen, Ittigen, Moosseedorf, Münchenbuchsee, Urtenen-Schönbühl, Zollikofen) mit dem Ziel, 2014 ein Pilotprojekt zu starten. Diese überkommunale Zusammenarbeit ist ein wichtiger Meilenstein zur verträglichen Abwicklung des Strassenverkehrs und zur Steuerung der Verkehrsentwicklung in der Region.

Schlüsselprojekte in der Region

Folgende Projekte erzielen ab 2015 bis 2018 die Baureife:

» Mit den Sanierungen der Bolligenstrasse Nord sowie der Turnier- und Könizstrasse werden Zu- und Wegfahrten zur Autobahn sowie die Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte Wankdorf und Liebefeld sichergestellt.

- » Die Sanierung des Knotens Worb-Scheyenholz ermöglicht zusammen mit der Optimierung des Autobahnanschlusses Muri die bessere Erschliessung von Worb, Gümligen und des Entwicklungsschwerpunktes Gümligenfeld.
- » Das Verkehrsmanagement Region Bern gewährleistet Stabilität und sorgt für zuverlässige Reisezeiten beim strassengebundenen ÖV sowie beim motorisierten Individualverkehr.
- » Die Verkehrssanierung in Laupen mit der Verlegung des Bahnhofs stellt eine wichtige verkehrsmittelübergreifende Massnahme zur Sicherstellung der Erschliessung eines Versorgungszentrums des ländlichen Raumes dar.

Ab 2019 sollen zudem folgende Massnahmen umgesetzt werden:

- » Der Lindenkreisell in Belp sowie gemeinsam mit dem Bund die Korrektur der Belpstrasse in Rubigen im Bereich des Autobahnanschlusses.
- » Massnahmen zur besseren Verträglichkeit und zur Erhöhung der Schulwegsicherheit in Ortschaften wie Köniz, Ittigen, Bolligen, Muri, Belp und Konolfingen.

Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Die Region verbinden

Der Fuss- und Veloverkehr weist grosse Potenziale auf. Mit relativ wenig Geld können Sicherheit und Attraktivität spürbar verbessert werden. Viele kurze Fahrten lassen sich auf Fuss- und Velowege verlagern und entlasten so den Strassenverkehr.

Bereits in den kommenden Jahren wird eine Vielzahl von Massnahmen aus dem ersten Agglomerationsprogramm umgesetzt:

- » Mit der geplanten Fuss- und Veloverkehrs-Passerelle Ausserholligen und der neuen Verbindung zwischen Schermenareal und Allmenden im Wankdorf soll der Aufschwung in diesen beiden Entwicklungsschwerpunkten unterstützt werden.
- » In der Stadt Bern werden mit der Umgestaltung der Thunstrasse und dem Bau von attraktiven Velostationen im Bereich der Schanzenpost und Schanzenbrücke grosse Schwachstellen behoben.
- » In der Agglomeration werden mit der Verlängerung und Verbesserung des bestehenden Fuss- und Veloweges zwischen Bolligen und Stettlen Netzlücken geschlossen.

Netzlücken schliessen

Zwischen Bern-West und dem Worblental sowie Ostermundigen soll eine neue hindernisfreie, regionale

Veloverbindung geschaffen werden. Schlüsselprojekte sind dabei die Langsamverkehrsführung im Knoten Bolligenstrasse-Schermenweg (Realisierung ab 2015) sowie eine Langsamverkehrsbrücke zwischen Breitenrain und Länggasse (geplant ab 2021).

Sicherheit erhöhen

Andere Projekte zielen mit baulichen Massnahmen wie Radstreifen, Abbiegehilfen und Gehwegen auf die Erhöhung der Verkehrs- und Schulwegsicherheit ab. Insbesondere sind dazu ab 2015 Massnahmen auf der Strecke Uettiligen-Zollikofen, ab 2019 in Bern/Köniz auf der Morillonstrasse und zwischen Loryplatz und Neuhausplatz sowie auf der Rubigenstrasse in Worb geplant. Zudem sollen Lichtsignalanlagen auf ihre betriebliche und bauliche Optimierung für den Fuss- und Veloverkehr geprüft werden.

Weitere Massnahmen, die dem Fuss- und Veloverkehr zu Gute kommen, sind in den Massnahmen für den Stras-

senverkehr und den öffentlichen Verkehr integriert. Auch startete 2011 die regionale Langsamverkehrsplanung mit einem Leitbildprozess. Mit einer systematischen Analyse der regionalen Netzstruktur sollen die Grundlagen zur Festlegung von Massnahmen geschaffen werden, mit welchen das Potenzial des Fuss- und Veloverkehrs besser ausgeschöpft werden kann.

Mobilität kombinieren

Im Bereich der kombinierten Mobilität steht ab 2015 die Velostation am Bahnhof Ostermundigen zur Umsetzung bereit. Als Pilotprojekt soll ausserdem eine Velostation beim S-Bahnhof Wankdorf Pendlerinnen und Pendler aus dem Umland motivieren, mit dem Velo von der Bahn zum Arbeitsplatz zu fahren. Sichere Abstellanlagen an S-Bahnen bieten auch Firmen die Möglichkeit, gezieltes Mobilitätsmanagement zu betreiben. Der Entwicklungsschwerpunkt Wankdorf, der Bahnhof Ostermundigen und die angrenzenden Gebiete bieten das geeignete Umfeld dazu.

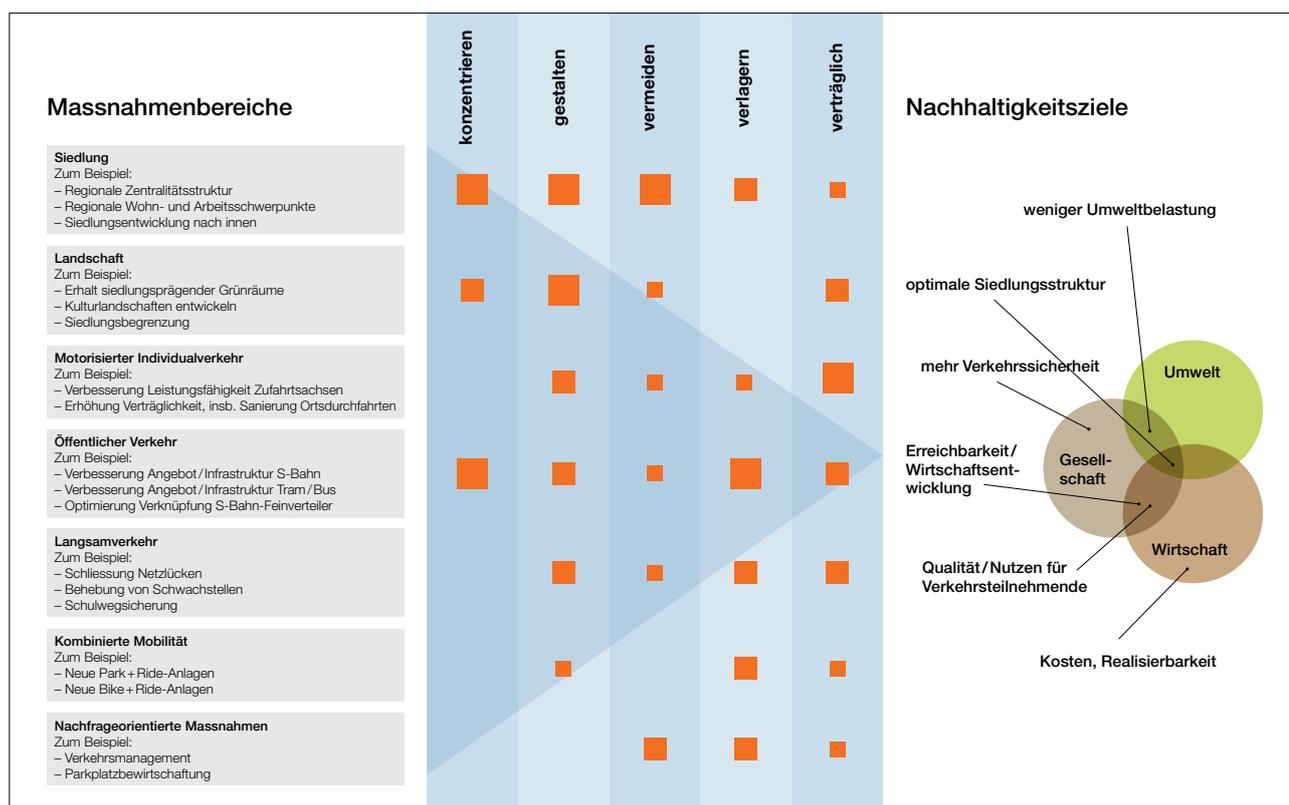
Nachhaltig – dank der richtigen Mischung

Die Region Bern-Mittelland soll sich im Sinne der Nachhaltigkeit entwickeln. Eine ganzheitliche Herangehensweise sowie eine geschickte Kombination von Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr helfen, dieses Ziel zu erreichen.

Die Massnahmen im Bereich Siedlung zielen hin auf eine konzentrierte Siedlungsentwicklung, d. h. eine prioritäre Förderung der Entwicklung von Wohn- und Arbeitsplatzgebieten an zentralen und gut erschlossenen Lagen sowie auf eine Aufwertung und Gestaltung der

Siedlungs- und Landschaftsräume. Die Massnahmen im Bereich Verkehr orientieren sich an den Zielen «Verkehr vermeiden», «Verkehr verlagern» und «Verkehr verträglich gestalten». Einzelne Massnahmen reichen jedoch nicht aus, um die angestrebte Entwicklung der Region zu er-

reichen. Wirklich erfolgsversprechend ist erst eine Kombination von Massnahmen. Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über den Prozess zur Zielerreichung (Nachhaltigkeitsziele) sowie über die zu erwartenden Auswirkungen der verschiedenen Massnahmenbereiche.





Das RGSK als neues Planungsinstrument

Das RGSK leistet einen Beitrag zur Weiterentwicklung der Region Bern-Mittelland, indem es die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsplanung sichert. Es ist behördenverbindlich, koordiniert die Planungen der Gemeinden, ohne jedoch die Gemeindeautonomie bei der Nutzungsplanung zu beschneiden.

Für die mittel- bis langfristige Abstimmung von Siedlung und Verkehr in der Region verlangt der Kanton von der Regionalkonferenz Bern-Mittelland, ein regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept zu erarbeiten. Das RGSK ist ein neues Planungsinstrument. Es hat die Form und Rechtswirkung eines regionalen Richtplans und bildet eine wichtige Grundlage für die kommunalen und kantonalen Planungen sowie für die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturmassnahmen in der Agglomeration Bern durch den Bund, den Kanton und die Gemeinden.

RGSK als Agglomerationsprogramm

Das RGSK wird gleichzeitig als Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Bern 2012 beim Bund eingereicht. Es löst damit das Agglomerationsprogramm der ersten Generation aus dem Jahre 2007 ab. Über das Agglomerationsprogramm können Gelder aus dem Infrastrukturfonds des Bundes beantragt werden. Die für das Agglomerationsprogramm relevanten Mass-

nahmen sind im RGSK speziell gekennzeichnet.

Aktualisierung im Vierjahreszyklus

Das vorliegende RGSK wurde, gestützt auf Vorgaben des Kantons, ab 2009 erarbeitet. Nach der öffentlichen Mitwirkung und den danach vorgenommenen Anpassungen reichte die Regionalkonferenz das RGSK beim Kanton zur Vorprüfung ein, worauf dieser die beantragten Projekte in einem kantonalen Synthesebericht priorisierte. Nach einer weiteren Überarbeitungsphase erfolgten Mitte 2012 die Beschlussfassung durch die Regionalversammlung, die Einreichung als Agglomerationsprogramm beim Bund und im Herbst 2012 die Genehmigung durch den Kanton. Schliesslich geht es nun an die Umsetzung der konkreten Massnahmen sowie die Anpassung der kantonalen Planungsinstrumente (z. B. Kantonaler Richtplan, Strassennetzplan, ÖV-Angebotsbeschluss).

Das RGSK wird im Vierjahreszyklus aktualisiert. Im Hinblick auf die Erar-

beitung des RGSK der 2. Generation werden verschiedene noch offene Fragen betreffend die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu klären sein. Insbesondere die Themen Landschaft und Entwicklung des ländlichen Raumes müssen - in enger Koordination mit der Regionalpolitik - noch vertieft werden.

Behördenverbindlich

Teile des RGSK wie die Übersichtskarten, die Massnahmenblätter sowie speziell markierte Inhalte des RGSK-Berichts sind behördenverbindlich. Das heisst, dass sich die zuständigen Planungsbehörden der Gemeinden an diese regionale Vorgaben zu halten haben. Wenn die kommunalen Planungsbehörden Anträge zur Änderung der baurechtlichen Grundordnung (Nutzungsplanung), insbesondere die Einzonung grösserer Flächen, an den Souverän stellen, müssen diese mit dem RGSK Bern-Mittelland vereinbar sein. Diese Änderungsabsichten untersucht der Kanton jeweils in der Vorprüfung, beziehungsweise im Genehmigungsprozess auf ihre Rechtmässigkeit und Vereinbarkeit mit den re-



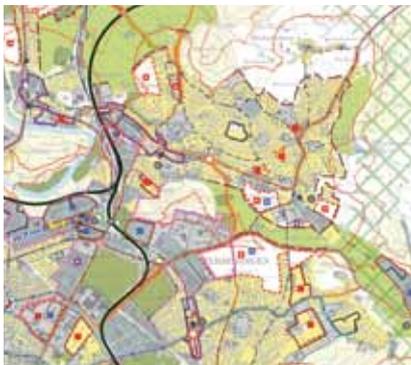
Gemeinsam für eine starke Region

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) besteht aus 96 Gemeinden mit rund 388'500 Einwohnerinnen und Einwohnern. Die Regionalkonferenz ist öffentlich-rechtlich organisiert und nimmt Aufgaben behördenverbindlich wahr, welche die kantonale Gesetzgebung ihr zuweist.

Die Gemeinden der RKBM arbeiten eng zusammen. Sie koordinieren gemeindeübergreifende Aufgaben und realisieren gemeinsame Lösungen und Projekte. Ihr verbindendes Ziel ist es, die Region Bern-Mittelland als attraktiven Lebensraum für ihre Bevölkerung zu gestalten und weiterzuentwickeln. Dazu leistet das vorliegende RGSK, das die Regionalkonferenz in Zusammenarbeit mit dem Kanton und externen Fachleuten erarbeitet hat, einen gewichtigen Beitrag.

Weitere Informationen zur RKBM finden Sie unter:

www.bernmittelland.ch



gionalen und kantonalen Vorgaben hin. Dazu zieht er in Mitberichtsverfahren auch die Regionalkonferenz mit ein.

Die Autonomie und die Planungshoheit der Gemeinden bleiben in der Nutzungsplanung jedoch gewahrt. Die Gemeinden sind also weiterhin für die Nutzungsplanung in ihrem Gebiet verantwortlich. Bezüglich Siedlungsentwicklung heisst das, dass die Gemeinden weiterhin im Rahmen des Bauzonenbedarfs gemäss kantonalem Richtplan planen können. Einzonungen gegen den Willen der Gemeinden sind im RGSK nicht vorgesehen.

