

Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Bern 2012

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland

Bericht, genehmigtes Exemplar

Impressum

Aktualisierte Fassung vom 23. Oktober 2012

Beschlossenes RGSK ergänzt mit den von der Regionalversammlung am 21. Juni 2012 beschlossenen und vom Amt für Gemeinden genehmigten Änderungen. Im Streitfall gilt die Fassung vom 10. Mai 2012 mit den Originalunterschriften.

Auftraggeberin

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM)
Holzikofenweg 22
Postfach 8623
3001 Bern

Kommission Raumplanung

Christian Zahler, Gemeinde Ostermundigen (Vorsitz) *
Peter Bill, Gemeinde Moosseedorf
Helene Blatter, Gemeinde Ittigen
Markus Borer, Gemeinde Kaufdorf
Magdalena Meyer-Wiesmann, Gemeinde Kirchlindach
Paul Schmalz, Gemeinde Konolfingen *
Katrín Sedlmayer, Gemeinde Köniz *
Alexander Tschäppät, Stadt Bern
Mark Werren, Stadt Bern
Jörg Zumstein, Gemeinde Gerzensee

Kommission Verkehr

Hans-Rudolf Saxer, Gemeinde Muri b. Bern (Vorsitz) *
Ueli Balmer, Gemeinde Wileroltigen*
Fritz Brönnimann, Gemeinde Wald
Urs Gloor, Stadt Bern
Kurt Herren, Gemeinde Mühleberg
Hans-Ulrich Kummer, Gemeinde Urtenen-Schönbühl
Hans Moser, Gemeinde Vechigen
Regula Rytz, Stadt Bern *
Hansruedi Schönenberg, Gemeinde Münsingen
Katrín Sedlmayer, Gemeinde Köniz *
Martin Steiner, Gemeinde Grosshöchstetten

* zusätzlich Mitglied des Ausschusses der Kommissionen Raumplanung und Verkehr

Gesamtprojektleitung

Marco Rupp, RKBM (Vorsitz)
Jos Aeschbacher, RKBM (Stv.)
Wolf-Dieter Deuschle, AÖV
Katharina Dobler, AGR
Matthias Fischer, AGR
Urs Gloor, Stadt Bern
Martin Niederberger, Gemeinde Münsingen
Ueli Seewer, GS BVE
Ueli Weber, TBA
Mark Werren, Stadt Bern

Auftragnehmer

Richard Tillmann, ecoptima
Francesca Foletti, ecoptima
Matthias Wehrlin, Atelier Wehrlin
Monika Saxer, Metron
Antje Neumann, Metron
René Neuenschwander, Ecoplan

Inhalt

0	Einleitung	5
0.1	Ausgangslage und Aufgabenstellung	5
0.2	Aufbau des RGSK Bern-Mittelland	6
0.2.1	Grundstruktur	6
0.2.2	Verbindlichkeit und Genauigkeit	7
0.3	Grundlagen / Vorgaben	8
0.4	Bezug zu weiteren Planungen	9
0.4.1	Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Bern	9
0.4.2	Bestehende Planungsinstrumente der Teilregionen	9
0.5	Vorgehen	9
0.6	Perimeter	11
1.	Ist-Zustand und Zustand 2030	13
1.1	Siedlung	13
1.1.1	Ist-Zustand	13
1.1.2	Zustand 2030 (Trendentwicklung)	18
1.2	Verkehr	21
1.2.1	Ist-Zustand	21
1.2.2	Zustand 2030 (Trendentwicklung)	34
2.	Stärken-Schwächen-Analyse und Handlungsbedarf	36
2.1	Siedlung	36
2.1.1	Stärken-Schwächen-Analyse: Ist-Zustand	36
2.1.2	Stärken-Schwächen-Analyse: Zustand 2030	37
2.1.3	Handlungsbedarf Siedlung	39
2.2	Verkehr	41
2.2.1	Stärken-Schwächen-Analyse: Ist-Zustand	41
2.2.2	Stärken-Schwächen-Analyse: Zustand 2030	57
2.2.3	Handlungsbedarf Verkehr nach Teilräumen	62
3.	Ziele und Strategie	69
3.1	Übergeordnete Zielsetzung	69
3.1.1	Nachhaltige Entwicklung als Leitthema für die Landschafts- und Siedlungsentwicklung	69
3.1.2	Nachhaltiges Gesamtverkehrssystem	69
3.2	Räumliches Entwicklungsleitbild	70
3.2.1	Leitbild Struktur	70
3.2.2	Zielbild als Ganzes	72
3.2.3	Leitbild Landschaft	74
3.2.4	Leitbild Siedlung	80
3.2.5	Leitplan	93
3.2.6	Ziele Verkehr	96
3.3	Strategische Ausrichtung	98
3.3.1	Teilstrategie Siedlung und Landschaft	98
3.3.2	Leitsätze Siedlung und Landschaft für die unterschiedlichen Raumtypen	99

3.3.3	Teilstrategie Verkehr	100
3.3.4	Leitsätze Verkehr für die unterschiedlichen Raumtypen	104
3.4	Zielszenario 2030	106
3.4.1	Siedlung	106
3.4.2	Auswirkungen auf Verkehr	109
3.5	Weitere geprüfte räumliche Entwicklungsszenarien	114
4.	Massnahmen	116
4.1	Massnahmenherleitung, Vollzugs- und Prüfungsaufträge	116
4.2	Massnahmen Siedlung und Landschaft	116
4.2.1	Siedlung	116
4.2.2	Landschaft	122
4.3	Massnahmen Verkehr	124
4.3.1	Übergeordnete Massnahmen und Massnahmen in Umsetzung	124
4.3.2	Strassennetz, motorisierter Individualverkehr	128
4.3.3	Öffentlicher Verkehr	131
4.3.4	Fuss-/Veloverkehr	136
4.3.5	Kombinierte Mobilität	139
4.3.6	Nachfrageorientierte Massnahmen	139
4.4	Controlling	140
5.	Auswirkungen, Bewertung und Schlussfolgerungen	141
5.1	Wirkung des Massnahmenpakets	141
5.2	Wirkung und Priorisierung der Massnahmen im Bereich Siedlung und Landschaft	142
5.3	Wirkung der Massnahmen im Bereich Verkehr	142
5.3.1	Methodik der Wirkungsanalyse	142
5.3.2	Beurteilung der Wirkungen	143
5.4	Kosten und Priorisierung der Massnahmen im Bereich Verkehr	145
5.4.1	Vorgehen zur Priorisierung	145
5.4.2	Priorisierung	146
5.5	Schlussfolgerungen und Ausblick	150
Anhang		151
Anhang I:	Behandlung kantonale Prüfungs- und Vollzugsaufträge	152
Anhang II:	Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte	160
Anhang III:	Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung	163
Anhang IV:	Massnahmen im Referenzzustand des Gesamtverkehrsmodells (GVM)	167
Anhang V:	Handlungsbedarf Velo	169
Anhang VI:	Übersicht rechtskräftige regionale Planungen	170
Abkürzungsverzeichnis		171
Literaturverzeichnis		173
Genehmigungsvermerke		178

0 Einleitung

0.1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

In der Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit (SARZ) hat der Kanton Bern ein neues Modell für eine verbesserte regionale Zusammenarbeit der Gemeinden definiert. Wichtige regionale Fragen sollen mit Hilfe von Regionalkonferenzen rasch und verbindlich gelöst werden. Die Regionalkonferenz ist ein neues Gefäss für die regionale Zusammenarbeit, in welchem die Gemeinden effizient, rasch und verbindlich über wichtige regionale Fragen wie Verkehr, Raumplanung, Kultur und Regionalpolitik entscheiden können.

Die Stimmberechtigten von 100 Gemeinden haben in der Volksabstimmung vom 17. Mai 2009 der Einführung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) mit 81% deutlich zugestimmt. Die neue Organisation hat anfangs 2010 ihre Arbeit aufgenommen. Sie hat auf diesen Zeitpunkt einen Teil der Aufgaben der drei Planungsregionen Verein Region Aaretal, Region Kiestal und Region Gantrisch übernommen. Der Verein Region Bern (VRB) und die Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK4) wurden vollständig in die RKBM integriert und aufgelöst.

Mit SARZ hat der Regierungsrat auch eine Reform der Planungsinstrumente für Verkehr und Siedlung beschlossen, namentlich die Einführung der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) auf Stufe Regionalkonferenzperimeter. Mit den RGSK sollen Gesamtverkehr und Siedlungsentwicklung mittel- bis langfristig aufeinander abgestimmt werden. Dabei sind regionale raumplanerische Entwicklungsvorstellungen nach kantonsweit einheitlicher Methode zu erarbeiten und darzustellen.

Seit Mitte 2009 hat die Regionalkonferenz Bern-Mittelland das RGSK Bern-Mittelland (RGSK BM) der ersten Generation in einer breit abgestützten Projektorganisation mit Vertretern von Kanton, Gemeinden und externen Fachleuten erarbeitet. Es wird voraussichtlich 2012 als neues behördenverbindliches Planungsinstrument der RKBM und der Gemeinden im Perimeter der RKBM in Kraft treten.

0.2 Aufbau des RGSK Bern-Mittelland

0.2.1 Grundstruktur

Das RGSK BM besteht aus drei Teilen: Dem Berichtsteil, der RGSK-Übersichtskarte und den Massnahmenblättern. Die wichtigsten Ergebnisse und Aussagen aus diesen drei Dokumenten sind in der Kurzfassung zusammengefasst. Weiter wurden während des Bearbeitungsprozesses verschiedene Grundlagenberichte erstellt.

RGSK-Bericht

Im ersten Kapitel des Berichts werden als Basis für die weiteren Überlegungen zu Siedlung und Verkehr der Ist-Zustand und der zukünftige Zustand beschrieben. Für den zukünftigen Zustand wird im Sinne einer Trendentwicklung abgeschätzt, wie sich Siedlung und Verkehr in der Region Bern-Mittelland bis zum Zeitpunkt 2030 ohne zusätzliche Massnahmen entwickeln würden.

Für den Zustand 2030 werden in Kapitel 2 die wichtigsten Stärken und Schwächen bezüglich der erwarteten Siedlungsentwicklung und Qualität der Verkehrssysteme ausgewiesen. Ausgangspunkt bilden die bestehenden Stärken und Schwächen des Ist-Zustands. Aufgrund dieser Schwachstellenanalyse wird der Handlungsbedarf für die Bereiche Siedlung und Verkehr aufgezeigt.

Als grundlegendes Element des RGSK BM wird in Kapitel 3 ein Entwicklungsleitbild formuliert, welches die angestrebte räumliche (Siedlungs-) Struktur bis ins Jahr 2030 skizziert. Das Leitbild enthält konzeptionelle Vorstellungen zur Siedlungsentwicklung und berücksichtigt den Zusammenhang zwischen Siedlungsentwicklung und Mobilität.

Aus dem Entwicklungsleitbild und aufgrund des in Kapitel 2 festgestellten Handlungsbedarfs werden Teilziele und -strategien für den Bereich Verkehr und Siedlung abgeleitet. Zusätzlich wird in einem Zielszenario beschrieben, wie sich das prognostizierte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum bis zum Jahre 2030 im Sinne einer nachhaltigen und konzentrierten Siedlungsentwicklung verteilen soll.

Unter Verwendung der Grundlagen aus den drei vorangehenden Kapiteln (Stärken-Schwächen-Analyse, Handlungsbedarf, Leitbild) werden im vierten Kapitel Massnahmen für die Bereiche Siedlung und Verkehr formuliert. Bei der Herleitung der Massnahmen werden ausserdem die vom Kanton vorgegebenen Prüf- und Vollzugaufträge berücksichtigt.

In einem abschliessenden fünften Kapitel wird auf die Wirkung des RGSK BM der ersten Generation eingegangen sowie ein Ausblick auf die Erarbeitung des RGSK BM der zweiten Generation vorgenommen.

RGSK-Übersichtskarte

In der RGSK-Übersichtskarte werden vom Kanton vorgegebene Mindestinhalte und weitere räumlich relevante Themen des RGSK BM dargestellt. Um die hohe Informationsdichte abbilden zu können, wurde neben einer Übersichtskarte im Massstab 1:50'000 über den gesamten Perimeter auch eine Karte mit Zoom auf die innere Agglomeration im Massstab 1:25'000 erstellt.

Massnahmenblätter

Die Massnahmen zu Siedlung und Verkehr sind wie in einem Richtplan üblich in Form von Massnahmenblättern festgehalten. Diese beinhalten eine Bewertung und Priorisierung der Massnahmen und geben Auskunft über den Stand der Bearbeitung (Vororientierung, Zwischenergebnis, Festsetzung). Handelt es sich um Agglomerationsprogramm-relevante Massnahmen, sind diese speziell gekennzeichnet.

Kurzfassung

In einer Kurzfassung werden die wichtigsten Inhalte des RGSK BM zusammengefasst.

Grundlagenberichte

In fünf Grundlagenberichten werden einzelne Aspekte des RGSK-Berichts ausführlicher thematisiert:

- Grundlagenbericht Siedlung: Ist-Zustand, Zustand 2030: Ziel und Trend, Stärken-Schwächen-Analyse; 5. Februar 2010
- Grundlagenbericht Siedlung: Prüf- und Vollzugsaufträge, Massnahmenherleitung; 21. April 2010
- Grundlagenbericht: Räumliches Leitbild; Februar 2010
- Grundlagenbericht Verkehr: Ist-Zustand und Trendzustand, Stärken-Schwächen-Analyse, Strategie, Massnahmen; 16. Juni 2010 (mit verschiedenen zusätzlichen Detailplänen und Belastungsplots)
- Kurzbericht Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern: Zielszenario 2030; 4. Mai 2011

0.2.2 Verbindlichkeit und Genauigkeit

Das RGSK Bern-Mittelland erfüllt die Funktion eines regionalen Teilrichtplans gemäss Art. 98a Abs. 4 BauG. Regionale Teilrichtpläne der Regionalkonferenzen sind behördenverbindlich (vgl. Art. 57 Abs. 1 BauG). Behördenverbindlich heisst, dass die übergeordneten Vorgaben für die in der Gemeinde zuständige Planungsbehörde, in der Regel die Exekutive, verbindlich sind. Diese für die Planung verantwortliche Behörde hat bei der Vorbereitung der Planungsgeschäfte die Vorgaben aus dem RGSK Bern-Mittelland zu berücksichtigen. Die in der Baugesetzgebung verankerte Gemeindeautonomie bleibt dabei unverändert bestehen. Das heisst, dass die Gemeinden im Rahmen der übergeordneten Vorgaben weiterhin für die Nutzungsplanung in ihrem Gebiet verantwortlich sind.

**Verbindliche
Inhalte des
RGSK Bern-
Mittelland
sind mit
einem grauen
Balken am
Seitenrand
markiert**

Im RGSK Bern-Mittelland wird zwischen erläuterndem Text und behördenverbindlichen Inhalten unterschieden. Die behördenverbindlichen Inhalte umfassen neben den Massnahmenblättern und der RGSK-Karte auch Inhalte aus den Kapiteln 1 (Basisnetze Verkehr) und 3 (Ziele und Strategie). Die entsprechenden Texte und Abbildungen sind mit einem grauen Balken am Seitenrand markiert. Abweichungen von behördenverbindlichen Inhalten sind in den Ortsplanungen nur noch ausnahmsweise möglich, wenn nämlich später eine bessere Lösung gefunden wird und die Planungsziele des RGSK nicht behindert oder gar verunmöglicht werden.

Zur Genauigkeit der behördenverbindlichen Vorgaben in der RGSK-Übersichtskarte: Diese Vorgaben sind nicht parzellenscharf und lassen den Gemeinden in ihrem Autonomiebereich gemäss Baugesetzgebung ausreichende Entscheidungsspielräume. Grundeigentümergebundene Festsetzungen sind im Rahmen der kommunalen Planungen zu präzisieren und zu definieren.

0.3 Grundlagen / Vorgaben

Für die Erarbeitung des RGSK Bern-Mittelland wird eine Vielzahl von Grundlagen berücksichtigt. Nachfolgend sind lediglich die wichtigsten handlungsanweisenden Vorgaben auf nationaler und kantonaler Ebene aufgeführt. Die bestehenden rechtskräftigen regionalen Pläne, weitere regionale Grundlagen und die Ergebnisse der Vorarbeiten der (ehemaligen) Planungsregionen befinden sich im Literaturverzeichnis.

Die wichtigsten Grundlagen des Bundes betreffen dessen Agglomerationspolitik bzw. das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Region Bern der ersten Generation:

- Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr, 11. November 2009
- Prüfbericht des Bundes zum AP V+S Region Bern, 30. Oktober 2009
- Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der zweiten Generation, 14. Dezember 2010
- Konzept zur Siedlungsentwicklung nach innen (Arbeitshilfe zur Erarbeitung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung), Dezember 2009.

Der Kanton hat in folgenden Dokumenten die zu berücksichtigenden Rahmenbedingungen und Vorgaben dargelegt:

- Handbuch RGSK, 23. Juni 2009
- Kantonale Vorgaben RGSK Bern-Mittelland, 23. Juni 2009
- Vorgehensplan 2009 RGSK Bern-Mittelland, 22. April 2009
- RGSK Darstellungskonzept, Mindestinhalte und Darstellungsempfehlungen, 25. November 2009

0.4 Bezug zu weiteren Planungen

0.4.1 Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Bern

Die RGSK bauen auf den Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung der ersten Generation auf. Wie diese enthalten auch die RGSK die mittel- bis langfristige konzeptionelle Planung für Verkehr und Siedlung in der betreffenden Regionalkonferenz. Im Gegensatz zu den Agglomerationsprogrammen sind die RGSK flächendeckend. Sie beziehen sich jeweils auf den Perimeter einer Regionalkonferenz und dehnen somit das räumliche Blickfeld der Agglomerationsprogramme weiter aus.

Gemäss Handbuch RGSK ist das Agglomerationsprogramm grundsätzlich Bestandteil eines RGSK. Aus Sicht des Bundes kann ein RGSK als Agglomerationsprogramm beim Bund eingereicht werden. Das bedeutet aber, dass sie im Perimeter der Agglomerationen die Grundanforderungen des Bundes an ein Agglomerationsprogramm erfüllen müssen. Nur wenn diese Anforderungen erfüllt sind, können vom Bund finanzielle Beiträge an Agglomerationsprojekte aus dem Infrastrukturfonds erwartet werden.

Im RGSK BM ist der Perimeter der Agglomeration Bern gemäss BFS in den Kartendarstellungen eingezeichnet. Die Agglomerationsprogramm-relevanten Massnahmen sind zudem in den Massnahmenblättern speziell gekennzeichnet.

0.4.2 Bestehende Planungsinstrumente der Teilregionen

Die bestehenden Planungsinstrumente (z.B. Regionale Richtpläne, Landschaftsentwicklungskonzepte) der ehemaligen Planungsregionen bleiben rechtsgültig (vgl. Tabelle Anhang VI). Diesbezügliche Ausnahmen sind in den entsprechenden Massnahmenblättern des RGSK BM aufgeführt (z.B. Regionaler Richtplan VRB, Teil 1: Verkehrsintensive Vorhaben / Regionsstruktur und Mobilität).

0.5 Vorgehen

Die Erarbeitung des RGSK BM erfolgte in folgenden Schritten:

2009: Vorarbeiten und Vorgehensplan

In einer ersten Phase wurden in den „alten“ Planungsregionen VRB Verein Region Bern, Aaretal, Kiesental und Gantrisch fehlende Grundlagen für den Bereich Siedlung aufgearbeitet. Gleichzeitig wurde seitens des Kantons ein Vorgehensplan erstellt, welcher u.a. die Erarbeitungsschritte, die Zuständigkeiten und den Zeitplan enthält.

Mitte 2009 – Mitte 2010: Entwurf RGSK BM

Die Erarbeitung des RGSK BM erfolgte bis Ende 2009 unter der Federführung des Kantons. Seit Anfang 2010 ist das Projekt in die Organisation der RKBM integriert. Die inhaltliche Bearbeitung fand in drei fachspezifischen

Teilprojekten (TP0: Grundlagen und Strategie; TP1: Siedlung; TP2: Verkehr) statt.

Mitte 2010 – Mitte 2011: Öffentliche Mitwirkung, Überarbeitung

Da es sich beim RGSK BM um ein neues und komplexes Planungsinstrument handelt, fand ein breites und ausgedehntes Mitwirkungsverfahren mit verschiedenen Informationsanlässen statt. Während der mehrmonatigen Mitwirkungsfrist wurden über 200 Stellungnahmen zum Entwurf des RGSK BM eingereicht. Die detaillierte Auswertung dieser Stellungnahmen ist im Mitwirkungsbericht vom 3. Februar 2011 dokumentiert.

Die Auswertung der Mitwirkungseingaben zeigte, dass ein Grossteil der mitwirkenden Gemeinden die grundsätzlichen Stossrichtungen des RGSK unterstützt. Eine hohe Zustimmung ergab die Definition der Zentrenstruktur (Festlegung Zentren 4. / 5. Stufe) und die Zielsetzungen und Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen. Ebenso positiv wurden die Vorschläge zur angemessenen Entwicklung und Verkehrsstrategie des ländlichen Raums (u. a. gute Anbindung an Zentren) und die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes gewichtet. Einzelne ländliche Gemeinden konnten sich noch zuwenig mit dem RGSK identifizieren und beanstanden, dass das RGSK zu stark auf die Agglomeration ausgerichtet ist. Sie wollen insbesondere sicherstellen, dass das RGSK ihre Entwicklungsmöglichkeiten offen hält und unterstützt. Diese Haltung ist verständlich, bildet doch das Agglomerationsprogramm 2. Generation auch für das RGSK ein wesentlicher Schwerpunkt. Es wird die Aufgabe des RGSK der 2. Generation sein, spezifische Themen, die für den ländlichen Raum von Interesse sind (Weiterentwicklung des ländlichen Raums, Natur, Landschaft, Erholung), verstärkt aufzuarbeiten.

Das RGSK BM wurde aufgrund der Ergebnisse der Mitwirkung und einer ersten formlosen Vorprüfung durch den Kanton sowie einer informellen Beurteilung seitens des Bundes überarbeitet.

Mitte 2011 – Mitte 2012: Prüfungs- und Genehmigungsverfahren

Der Kanton hat das RGSK BM geprüft und priorisierte anschliessend die beantragten Projekte sämtlicher RGSK in der kantonalen Synthese. Darauf basierend erfolgte von Januar bis März 2012 eine fachliche Überarbeitung des RGSK BM. Nachdem Bericht, Massnahmenblätter und RGSK-Karte Ende April 2012 durch den Ausschuss Verkehr und Raumplanung der RKBM verabschiedet wurde, genehmigte die Regionalversammlung Bern-Mittelland das RGSK BM Ende Juni 2012 definitiv.

0.6 Perimeter

Der Perimeter umfasst die 96 Gemeinden der Regionalkonferenz Bern-Mittelland. Diese Gemeinden verteilen sich gemäss nachfolgender Abbildung auf vier Zentralitätstypen:

- Zentrumsgemeinde Bern
- Kerngemeinden gemäss Richtplan Kanton Bern
- Agglomerationsgemeinden gemäss Definition BFS (ohne Zentrums- und Kerngemeinden)¹
- Ländliche Gemeinden (alle weiteren Gemeinden).

¹ Die Agglomeration Bern gemäss Definition BFS umfasst auch die zur Regionalkonferenz Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois gehörende Gemeinde Schüpfen, sowie die drei Freiburger Gemeinden Bösinggen, Schmitten und Wünnewil-Flamatt.

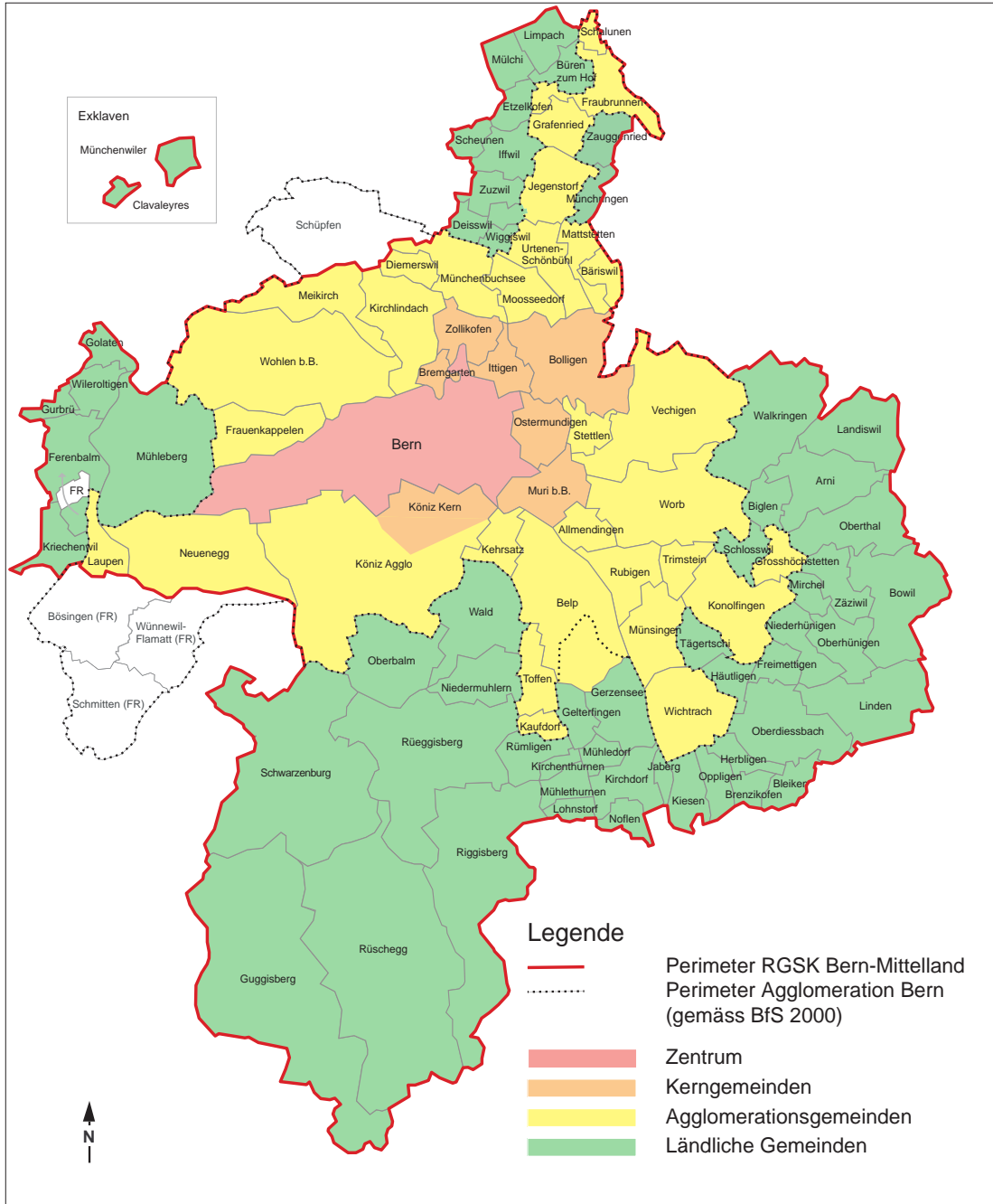


Abb. 1: Gemeinden der RKBM nach Zentralitätstypen (Stand Gemeinden 1.1.2012)

1. Ist-Zustand und Zustand 2030

1.1 Siedlung

1.1.1 Ist-Zustand

Bevölkerungsentwicklung

Die Entwicklung im Zeitraum 1997 – 2007 zeigt, dass das Zentrum (Stadt Bern) Einwohner verloren hat. Die Kerngemeinden, die Agglomerationsgemeinden und die ländlichen Gemeinden erfuhren eine Bevölkerungszunahme von unterschiedlichem Ausmass. Am stärksten war das Wachstum in den Agglomerationsgemeinden.

	1997	2007	Differenz 1997 – 2007	
Zentrum	124'412	122'658	-1'754	-1.4%
Kerngemeinden	79'010	80'304	1'294	1.6%
Agglomerationsgemeinden	119'730	128'425	8'695	7.3%
<i>Agglomeration gemäss BFS²</i>	<i>323'152</i>	<i>331'387</i>	<i>8'235</i>	<i>2.6%</i>
Ländliche Gemeinden	49'633	50'131	498	1.0%
Regionalkonferenz BM	372'785	381'518	8'733	2.3%

Tab. 1: Entwicklung ständige Wohnbevölkerung³ 1997 – 2007 nach Zentralitätstypen

² „Agglomeration gemäss BFS“ umfasst alle Agglomerationsgemeinden gemäss Definition BFS, die innerhalb der RKBM liegen. Die ebenfalls zur Agglomeration Bern gehörenden Gemeinden Schüpfen, Bösingen, Schmitten und Wünnwil-Flamatt werden nicht mitberücksichtigt.

³ Ständige Wohnbevölkerung am Jahresende gemäss Bundesamt für Statistik (ESPOP). Die Stadt Bern verwendet in ihren Publikationen die Wohnbevölkerung nach wirtschaftlichem Wohnsitzbegriff (d.h. inklusive Wochenaufenthalter) mit entsprechend höheren Werten.

Arbeitsplatzentwicklung

Die Zahl der Arbeitsplätze im 2. und 3. Sektor nahm zwischen 1995 und 2005 im Gebiet der RKBM um 6.8% zu. Rund die Hälfte der Zunahme um gut 15'000 Arbeitsplätze erfolgte in den Kerngemeinden, je ein Viertel im Zentrum und in den Agglomerationsgemeinden. Die ländlichen Gemeinden hatten innerhalb dieser Zeitspanne einen kleinen Verlust an Arbeitsplätzen zu verzeichnen.

	1995	2005	Differenz 1995 – 2005	
Zentrum	143'774	148'145	4'371	3.0%
Kerngemeinden	31'080	38'491	7'411	23.9%
Agglomerationsgemeinden	39'186	43'257	4'071	10.4%
<i>Agglomeration gemäss BFS²</i>	<i>214'040</i>	<i>229'893</i>	<i>15'853</i>	<i>7.4%</i>
Ländliche Gemeinden	12'556	12'152	-404	-3.2%
Regionalkonferenz BM	226'596	242'045	15'449	6.8%

Tab. 2: Entwicklung Arbeitsplätze (2./3. Sektor)⁴ 1995 – 2005 nach Zentralitätstypen

Bestehende Siedlungsflächen

Eine Auswertung des AÖV (2009) zeigt, dass 70% der Einwohner/-innen im Perimeter der RKBM gut bis sehr gut (ÖV-Güteklassen A, B und C) mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind. Lediglich 7% der Einwohner/-innen sind mit einer ungenügenden ÖV-Güte (ÖV-Güteklassen E, F) erschlossen. 10% der Bevölkerung verfügen über gar keine Anbindung an den öffentlichen Verkehr.

⁴ Gemäss Eidgenössischer Betriebszählung 1995/2005, BFS. Aufgrund der Vorgaben des Kantons (Gewährleistung der Vergleichbarkeit über alle Regionalkonferenzen) und des Zeitplans für die Erarbeitung des RGSK konnten die Zahlen der Betriebszählung 2008 noch nicht berücksichtigt werden.

Bauzonenreserven

Für einen Grossteil der Gemeinden können Zahlen aus der Bauzonenerhebung, die im Rahmen der ZMB Bern erarbeitet wurden, als Datengrundlage verwendet werden. Diese Erhebung bildet den Stand von Ende 2005 ab. Bei den Gemeinden der Planungsregion Kiesental wurden die Bauzonenreserven im Rahmen der Vorarbeiten erhoben und bilden den aktuellen Stand ab. Für die Gemeinden Noflen und Lohnstorf werden Daten aus dem Datensatz des Kantons (Erhebung 2004/2005) verwendet.

Im Perimeter der RKBM verfügten die Gemeinden im Jahre 2005 insgesamt noch über 326 Hektaren Bauland für Wohnnutzungen und 189 Hektaren für Arbeitsnutzungen. Der grösste Teil der Bauzonenreserven für das Wohnen befindet sich in den Agglomerationsgemeinden. Bei den Bauzonenreserven für das Arbeiten entfallen die grössten Anteile auf das Zentrum Bern und die Agglomerationsgemeinden.

	Fläche Total in ha	Fläche Wohnen in ha	Fläche Arbeiten in ha
Zentrum	125.3 (24%)	50.1 (15%)	75.2 (40%)
Kerngemeinden	93.9 (18%)	63.9 (20%)	29.4 (16%)
Agglomerationsgemeinden	205.4 (40%)	142.0 (44%)	63.8 (34%)
<i>Agglomeration gemäss BFS</i>	<i>424.6 (82%)</i>	<i>256.0 (78%)</i>	<i>168.4 (89%)</i>
Ländliche Gemeinden	91.2 (18%)	70.2 (22%)	21.1 (11%)
Regionalkonferenz BM	515.9 (100%)	326.2 (100%)	189.4 (100%)

Tab. 3: Bauzonenreserven nach Zentralitätstypen

Die Auswertung der Bauzonenreserven für das Wohnen nach ÖV-Güteklassen zeigt, dass mehr als die Hälfte der Bauzonenreserven in der RKBM gut bis sehr gut (ÖV-Güteklassen A bis C) mit dem ÖV erschlossen sind. Knapp ein Viertel der Bauzonenreserven Wohnen verfügt über eine ungenügende (ÖV-Güteklassen E und F) oder über gar keine ÖV-Erschliessung. Zwischen den verschiedenen Zentralitätsstufen sind die Unterschiede jedoch gross. So sind in den zentralen Bereichen der Agglomeration (Zentrum, Kerngemeinden) praktisch alle Reserven gut bis sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. In den Agglomerationsgemeinden ist das immerhin noch bei gut der Hälfte der Fall. Hingegen sind bei den ländlichen Gemeinden nur noch knapp 10% dieser Reserven gut bis sehr gut mit dem ÖV erschlossen, knapp 40% der Wohnbauzonenreserven verfügen sogar über keine ÖV-Güteklasse.

	A	B	C	D	E	F	keine ÖV-GK
Zentrum	6%	82%	8%	0%	3%	0%	0%
Kerngemeinden	1%	62%	33%	3%	1%	0%	0%
Agglomerationsgemeinden	0%	21%	34%	29%	8%	1%	6%
<i>Agglomeration gemäss BFS</i>	1%	44%	29%	17%	5%	1%	3%
Ländliche Gemeinden	0%	0%	9%	20%	26%	8%	38%
Regionalkonferenz BM	1%	34%	24%	17%	10%	2%	11%

Tab. 4: Anteile Bauzonenreserven Wohnen nach Zentralitätstypen und ÖV-Güteklassen

Innere Reserven

Bei der Erhebung der Bauzonenreserven wurden grössere Umstrukturierungs- und Verdichtungsareale erfasst und mitberücksichtigt, sofern die zonenrechtlichen Vorschriften bereits der angestrebten Nutzung entsprechen. Da lediglich punktuell Daten vorliegen, ist eine exakte Abschätzung des Potenzials der inneren Reserven schwierig. Wegen der relativ unbedeutenden industriellen Vergangenheit der Region Bern halten sich die inneren Reserven jedoch mengenmässig in Grenzen, d.h. der quantitative Beitrag durch die Aktivierung der inneren Reserven wird als eher gering eingeschätzt. Grössere Reserven befinden sich vor allem in den kantonalen ESP (z.B. Wankdorf, Ausserholligen, Bahnhof Ostermundigen, Papiermühle). Insgesamt ist davon auszugehen, dass die inneren Reserven weniger als 10% des Bedarfs bis 2030 abdecken können⁵.

ESP- und VIV-Standorte

Im ESP-Programm des Kantons werden insgesamt neun Entwicklungsschwerpunkte in der RKBM als Standorte von kantonalem Interesse definiert. Weitere 7 Standorte sind weitgehend realisiert und wurden aus dem kantonalen ESP-Programm entlassen.

Im Fahrleistungsmodell des Kantons Bern werden die Voraussetzungen geschaffen, um verkehrsentensive Vorhaben (VIV) an zentralen Standorten und nahe bei Bevölkerungs- und Arbeitsplatzschwerpunkten anzusiedeln. Der Fahrleistungskredit für die Agglomeration Bern wird in einem regionalen Fahrleistungsmodell weiter verteilt. Im Regionalen Richtplan des VRB (Teil 1) wurden neun Standorte bezeichnet, an denen verkehrsentensive Vorhaben realisiert werden können. Diese Standorte werden ins RGSK Bern-Mittelland übernommen (vgl. Massnahmenblatt S6).

⁵ Für die Bilanzierung des Zielszenarios (vgl. Kap. 3.4.1) wird davon ausgegangen, dass lediglich 5% des Bedarfs über innere Reserven abgedeckt werden können.

Auf Abbildung 2 ist ersichtlich, dass die Standorte für verkehrsentensive Vorhaben und die Entwicklungsschwerpunkte in den zentralen und somit grundsätzlich gut mit ÖV erschlossenen Gebieten der Region liegen. Einen Sonderfall stellt die Strategische Arbeitszone SAZ Schönbrunnen beim Autobahnanschluss Münchenbuchsee dar. Dieser für Grossprojekte reservierte Standort stellt spezifische, vom schlussendlich realisierten Projekt abhängige Anforderungen an die ÖV-Erschliessung.

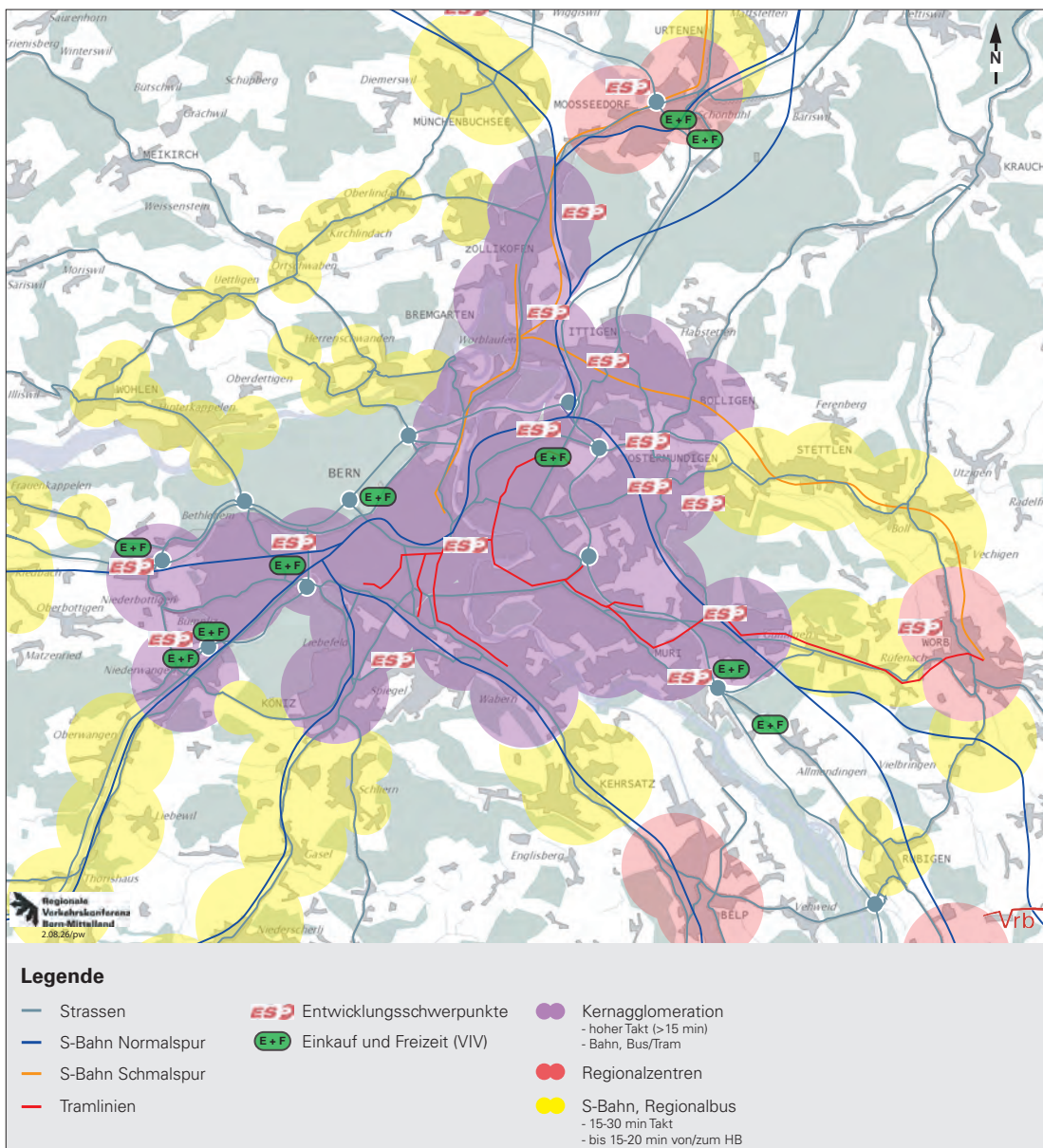


Abb. 2: ESP- und VIV-Standorte in der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Stand 2007)

Bei verschiedenen ESP- bzw. VIV-Standorten kann nicht über den gesamten Perimeter eine optimale ÖV-Erschliessung (ÖV-Güteklassen A bis C) erreicht werden. Namentlich handelt es sich um folgende Standorte:

- Allmendingen, Gartencenter
- ESP Wankdorf (Bereich Waldau/Mösli)
- ESP Juch/Hallmatt
- ESP Zollikofen/Münchenbuchsee (nördlicher Teil).

Alle Standorte sind direkt an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Bei einzelnen Standorten (z.B. ESP Wankdorf) ist die Leistungsgrenze des Strassensystems erreicht. Eine weitergehende (angestrebte) Nutzungskonzentration an diesen Standorten bedingt einen Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen.

1.1.2 Zustand 2030 (Trendentwicklung)

Bevölkerungsentwicklung Trend

Die Trendentwicklung stellt, wie es der Name schon sagt, eine Fortschreibung der zurückliegenden Entwicklung dar. Als Datengrundlage wurde die Prognose aus dem Strukturdatenset des Gesamtverkehrsmodells des Kantons Bern verwendet. Diese berücksichtigt sowohl die Bevölkerungsprognose 2030 auf der Basis der kantonalen Bevölkerungsprojektion als auch die neuste Prognose des Bundesamts für Statistik (BFS) für den gesamten Kanton Bern (Szenario Mittel) aus dem Jahr 2009. Die Verwendung des mittleren Szenarios ist eine Vorgabe des Kantons.

Für das gesamte Gebiet der RKBM wird für das Jahr 2030 eine Einwohnerzahl von 404'905 Personen erwartet. Dies entspricht einem Zuwachs von 6.1% gegenüber Ende 2007. Gemäss diesem Trend entwickelt sich die Bevölkerungszahl in den verschiedenen Zentralitäten sehr unterschiedlich. Neben dem Zentrum (+1.4%) entwickeln sich auch die Einwohnerzahlen der ländlichen Gemeinden (+2.1%) insgesamt unterdurchschnittlich. Das Wachstum in den Kerngemeinden (+7.0%) liegt hingegen leicht und in den Agglomerationsgemeinden (+11.6%) weit über dem Durchschnitt.

	2007	2030	Differenz 2007 – 2030	
Zentrum	122'658	124'428	1'770	1.4%
Kerngemeinden	80'304	85'931	5'627	7.0%
Agglomerationsgemeinden	128'425	143'384	14'959	11.6%
<i>Agglomeration gemäss BFS</i>	<i>331'387</i>	<i>353'743</i>	<i>22'356</i>	<i>6.7%</i>
Ländliche Gemeinden	50'131	51'162	1'031	2.1%
Regionalkonferenz BM	381'518	404'905	23'387	6.1%

Tab. 5: Trendentwicklung ständige Wohnbevölkerung nach Zentralitätstypen

Mit einem Wachstum von gut 6% liegt das prognostizierte Bevölkerungswachstum der Region Bern über dem kantonalen Wert (+4.8%). Auch im Vergleich mit den weiteren Regionalkonferenzen soll die Region Bern am stärksten wachsen (RK Biel-Seeland-Berner Jura: +3.9%, RK Oberaargau: +3.6%, RK Emmental: +2.1%, RK Thun Oberland West: +4.8%, RK Oberland Ost: +4.6%).

Die aktuellsten Prognosen des BFS gehen von einem deutlich höheren gesamtschweizerischen Bevölkerungswachstum zwischen 2007 und 2030 aus (+11.5%). Einzelne Kantone wie Freiburg, Waadt, Aargau oder Luzern sollen in dieser Phase um bis zu 20% wachsen.

Arbeitsplatzentwicklung Trend

Die Entwicklung der Beschäftigten im 2. und 3. Sektor hat im Perimeter der RKBM zwischen 1995 und 2005 im Vergleich zur gesamtschweizerischen Entwicklung überdurchschnittlich zugenommen. Die Zahl der Beschäftigten hat in der RKBM zwischen 1995 und 2005 um 6.8% zugenommen. Im gleichen Zeitraum betrug der Zuwachs gesamtschweizerisch 4%. Es ist davon auszugehen, dass die Wachstumsrate in der RKBM auch in Zukunft um 75% über dem schweizerischen Durchschnitt liegen wird. „Dies lässt sich u.a. damit begründen, dass im Raum Bern wertschöpfungsstarke Branchen relativ stark vertreten sind. Im Jahr 2005 gehörte von den 12 Branchen mit den höchsten Beschäftigtenzahlen im Gebiet der RVK4 die Hälfte zur Gruppe, die nach Berechnungen der BAK Basel Economics eine überdurchschnittliche Wertschöpfung pro Arbeitsplatz aufweisen. Zusätzlich sind die Branchen Unterrichtswesen und Gesundheit im Raum Bern stark vertreten. Diese Branchen sind zwar gemäss BAK Basel Economics nicht besonders wertschöpfungsstark, aber der Standort Bern ist für diese Branchen sehr wichtig; ein weiterer Zuwachs an Arbeitsplätzen ist als wahrscheinlich anzusehen“ (Hornung, 2007).

Gemäss Strukturdaten zum nationalen Personenverkehrsmodell nehmen die Beschäftigten in der gesamten Schweiz zwischen 2005 und 2030 um 5% zu. Für die RKBM bedeutet das eine Zunahme der Arbeitsplätze um 8.8% (75% über dem gesamtschweizerischen Durchschnitt von 5%). Die Verteilung auf die verschiedenen Zentralitäten erfolgt im gleichen Verhältnis wie bei der Entwicklung von 1995 bis 2005 (vgl. Tab. 6).

	2005	2030	Differenz 2005 – 2030	
Zentrum	148'145	154'137	5'992	4.0%
Kerngemeinden	38'491	48'651	10'160	26.4%
Agglomerationsgemeinden	43'257	48'838	5'581	12.9%
<i>Agglomeration gemäss BFS</i>	<i>229'893</i>	<i>251'626</i>	<i>21'733</i>	<i>9.5%</i>
Ländliche Gemeinden	12'152	11'598	-554	-4.6%
Regionalkonferenz BM	242'045	263'224	21'179	8.8%

Tab. 6: Trendentwicklung Arbeitsplätze (2./3. Sektor) nach Zentralitätstypen

Baulandbedarf Trend

Die Methode für die Ermittlung des Baulandbedarfs für das Wohnen orientiert sich an den Vorgaben des Kantonalen Richtplans (Massnahmenblatt A_01). Diese berücksichtigt die erwartete Bevölkerungsentwicklung und der zusätzliche Raumbedarf der ansässigen Bevölkerung. Für die verschiedenen Zentralitäten wurden je unterschiedliche Annahmen bezüglich Belegung 2007/2030, durchschnittlicher Wohnungsgrösse bei Neubauten und Ausnützungsziffer getroffen.⁶

	Belegung 2007	Belegung 2030	m ² BGF pro Wohnung	AZ	Bedarf (ha)
Zentrum	1.75	1.75	130	0.8	16
Kerngemeinden	2.0	1.8	135	0.6	171
Agglomerationsgemeinden	2.2	2.0	145	0.5	386
<i>Agglomeration gemäss BFS</i>					573
Ländliche Gemeinden	2.4	2.15	150	0.4	109
Regionalkonferenz BM					682

Tab. 7: Baulandbedarf Trendszenario nach Zentralitätstypen

Bei einer Trendentwicklung der Wohnbevölkerung beträgt der Bedarf an Wohnzonen in der RKBM bis 2030 knapp 700 Hektaren. Die Agglomerationsgemeinden weisen mit ca. 385 ha den grössten Baulandbedarf Wohnen auf. Es folgen die Kerngemeinden, die ländlichen Gemeinden und das Zentrum mit einem Bedarf an Wohnzonen von rund 170 ha, 110 ha bzw. 16 ha.

⁶ Die Annahmen orientieren sich an den Kenngrössen im Massnahmenblatt A_01 des Kantonalen Richtplans und an spezifischen Angaben durch die Stadt Bern:

Wohnungsbelegung Die durchschnittliche Abnahme der Wohnungsbelegung im Kanton Bern innerhalb der nächsten 15 Jahre beträgt 8% bis minimal 2.1 Personen pro Wohnung bzw. 1.7 in Zentrumsgemeinden; In der Stadt Bern hat sich die durchschnittliche Wohnungsbelegung bei ca. 1.75 Personen pro Wohnung eingependelt

Wohnungsgrösse Die durchschnittliche Wohnungsgrösse bei Neubauten im Kanton Bern beträgt 140 m² pro Wohnung
 Ausnützungsziffer Minimale AZ von 0.3 für neue Wohnzonen in ländlichen Gemeinden; AZ von 0.4 bis 0.7 in Zentrumsgemeinden; In den Wohnzonen der Stadt Bern beträgt die durchschnittliche AZ ca. 0.8

1.2 Verkehr

1.2.1 Ist-Zustand

Motorisierter Individualverkehr

a) Regionales Basisstrassennetz

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Bern wurde ein regionales Basisstrassennetz erarbeitet. Im Wesentlichen entsprach dieses Netz dem heute aktuellen Kantonsstrassennetz. 2007 führte die damalige RVK4 eine Umfrage durch, um insbesondere die Interessen der Agglomerationsgemeinden bezüglich wichtiger Gemeindestrassen als Strassen von regionaler Bedeutung zu eruieren.

In der Umfrage brachte die RVK4 in Absprache mit den damaligen Planungsverbänden und dem kantonalen Tiefbauamt in Erfahrung, welches die Vorstellungen der Gemeinden zum künftigen kantonalen Strassennetz und zu kommunalen Strassen von regionaler Bedeutung sind.

Im Rahmen der RGSK-Erarbeitung wurde auf Basis dieser Umfrage (Auswertung Mitwirkung), des aktuellen Strassennetzes und unter dem Aspekt eines sich im Aufbau befindenden Verkehrsmanagements der Region Bern das regionale Basisnetz definiert. Dieses bildet die Grundlage für die Festlegung von Massnahmen, die im Rahmen der Agglomerationsprogramme durch den Bund mitfinanziert werden sollen.

Das regionale Basisstrassennetz gliedert sich in folgende Kategorien:

- Das Grundnetz des Bundes in der Region: Nationalstrassen mit Anschlüssen
- Alle Kantonsstrassen
 - Kantonsstrassen Kategorie A: Übergangnetz Bund
 - Kantonsstrassen Kategorie B: wichtige überörtliche Verbindungen aus kantonalen Sicht
 - Kantonsstrassen Kategorie C: Strassen des Kantons, welche Gemeinden an die Strassen der Kategorie A und B anbinden
- Wichtige Gemeindestrassen: Gemeindestrassen im Agglomerationskern, die eine überörtliche Funktion erfüllen, analog Kategorie A und B. Dies sind regionale Verbindungsstrassen in der Stadt Bern und den Kerngemeinden sowie weitere Gemeindestrassen in den Kerngemeinden, die eine tangentielle Verbindungsfunktion aufnehmen und der übergeordneten Verkehrslenkung dienen.

Nicht Bestandteil des regionalen Basisnetzes sind:

- Kantonsstrassen der Kategorie C mit lokaler Erschliessungsfunktion (diese Strassen schliessen Gemeinden an die Strassen der Kategorie A und B an und/oder an die Kategorie C mit regionaler Verbindungsfunktion)
- Kantonsstrassen der Kategorie C im ländlichen Raum mit lokaler Verbindungsfunktion (Parallelführung vermeiden)

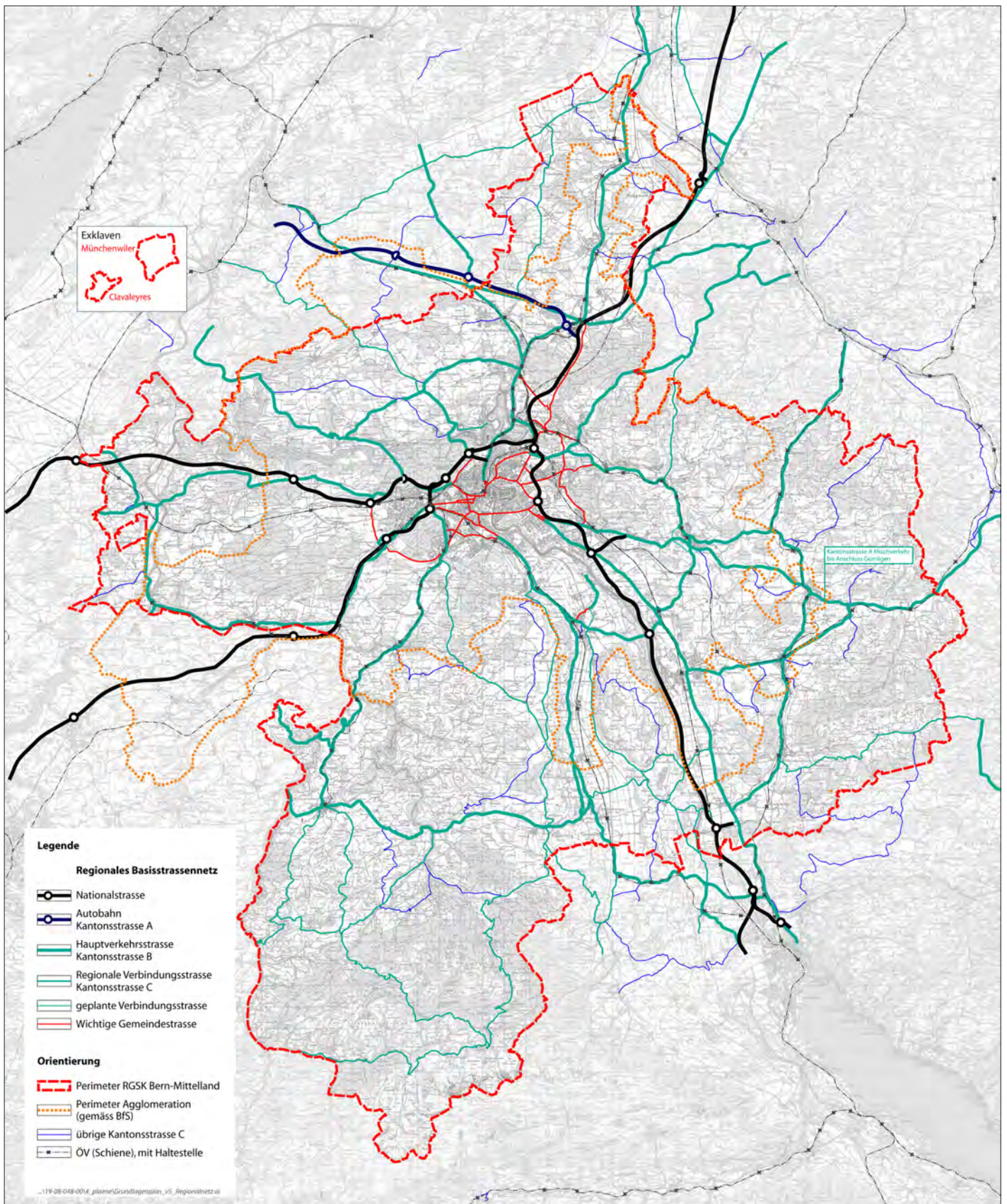


Abb. 3: Regionales Basisstrassennetz 2009 (plus Verkehrssanierung Worb, neue Erschliessung Flughafen Bern-Belp)

In der Stadt Bern bildet das regionale Basisstrassennetz einen inneren Ring, führt jedoch nicht bis ins Zentrum der Altstadt. Nachfolgende Abbildung zeigt die Erschliessung der Parkhäuser in der Innenstadt der Stadt Bern sowie die Überlagerung mit den stärksten ÖV-Achsen in den Kerngemeinden.

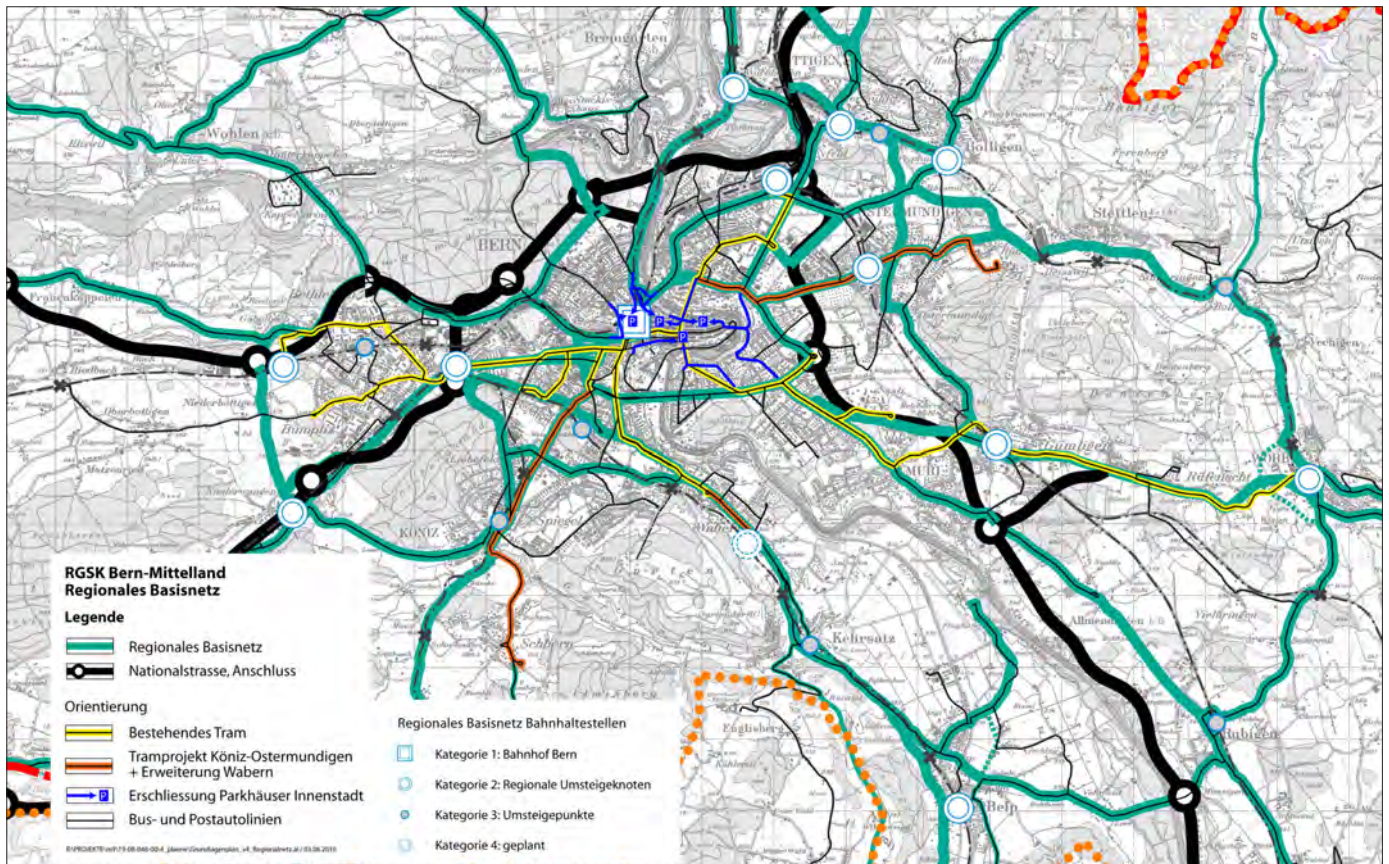


Abb. 4: Regionales Basisstrassennetz Kerngemeinden 2009 (plus Tram Region Bern, Verkehrssanierung Worb, neue Erschliessung Flughafen) mit Parkhäusern Innenstadt und Überlagerung stärkste ÖV-Achsen

Das regionale Basisstrassennetz bildet die Basis für die Festlegung des Strassennetzplanes. Alle Änderungsvorschläge, die von den Gemeinden 2007 und 2010/11 bei der Region Bern-Mittelland eingereicht wurden, sind an den Kanton (TBA) weitergeleitet worden. Der Kanton hat im Februar 2012 beschlossen, dass die Frage des Strasseneigentums nicht im Rahmen des RGSK, sondern im Rahmen der kantonalen Strassenplanung behandelt wird. Ende März 2012 hat der Kanton den Strassenplan bei den Gemeinden in die Anhörung gegeben. Der Kanton wird die Stellungnahmen der Gemeinden im Rahmen der Auswertung der Anhörung beurteilen.

b) Verkehrsbelastung

Stark belastet sind das Zentrum und die Einfallsachsen aus den verschiedenen Korridoren. Im Agglomerationskern weisen die meisten Hauptverkehrsachsen Belastungen über 15'000 Fahrzeuge pro Tag auf (DWV 2007). In der Stadt Bern weisen einige Strassen Belastungen von knapp über 20'000 Fahrzeugen auf (Papiermühlestrasse, Schermenweg, Bolligenstrasse, Thunstrasse Bereich Burgernziel). Die Lorrainebrücke weist mit rund 27'000 Fahrzeugen die höchste Belastung auf. Die Ortszentren von Köniz und Wabern sind Belastungen von zwischen 15'000 und 20'000 Fahrzeugen pro Tag ausgesetzt.

In den weiteren Agglomerationsgemeinden betragen die Belastungen auf den Strecken Belp – Rubigen – Münsingen, in den Ortszentren Zollikofen und Worb und im Bereich der Autobahnausfahrt Kiesen zwischen 15'000 – 20'000 Fahrzeugen pro Tag. Die Strecken Münsingen – Wichtrach, Oberdiessbach – Konolfingen, Worb – Rüfenacht, Boll – Stettlen – Ostermundigen, Zollikofen – Münchenbuchsee, Zollikofen – Moosseedorf, Hinterkappelen – Bethlehem werden mit 10'000 – 15'000 Fahrzeugen pro Tag belastet. Alle weiteren Strassen im Agglomerationsgebiet und im ländlichen Gebiet weisen Belastungen unter 10'000 Fahrzeugen pro Tag auf.

Der motorisierte Verkehr hat sich zwischen 1995 und 2006 in der Stadt Bern und in Köniz leicht reduziert. Zunahmen zwischen 5 und 15% sind in den Korridoren der Agglomeration zu verzeichnen. Eine massive Zunahme von 24 bis 34% wurde auf dem stadtangrenzenden Autobahnnetz registriert. Die Autobahnabschnitte in und um Bern und die angrenzenden Hauptverkehrsstrassen im Agglomerationskern sind während den Spitzenzeiten sehr stark ausgelastet und staugefährdet.

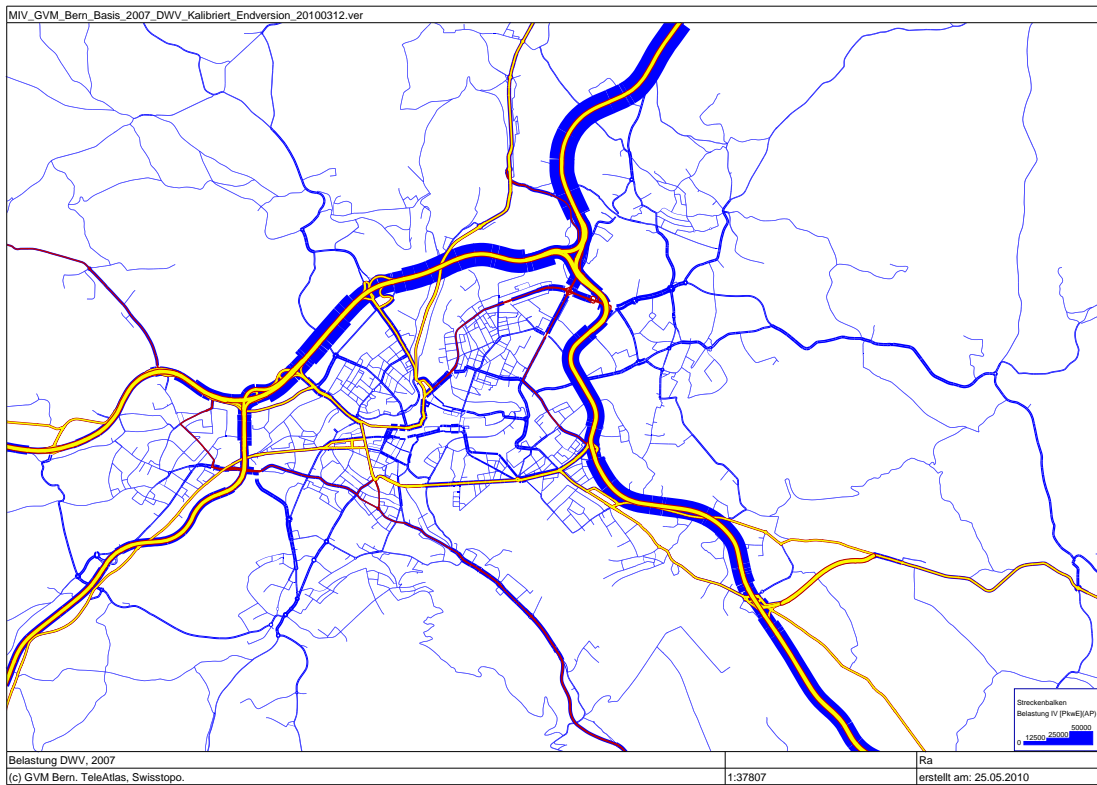


Abb. 5: Belastungsplot Agglomeration Bern (Durchschnittlicher Werktagsverkehr 2007)

Öffentlicher Verkehr

a) Basisnetz öffentlicher Verkehr

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs entspricht das Basisnetz dem ÖV-Angebot (Bahn-, Tram- und Buslinien).

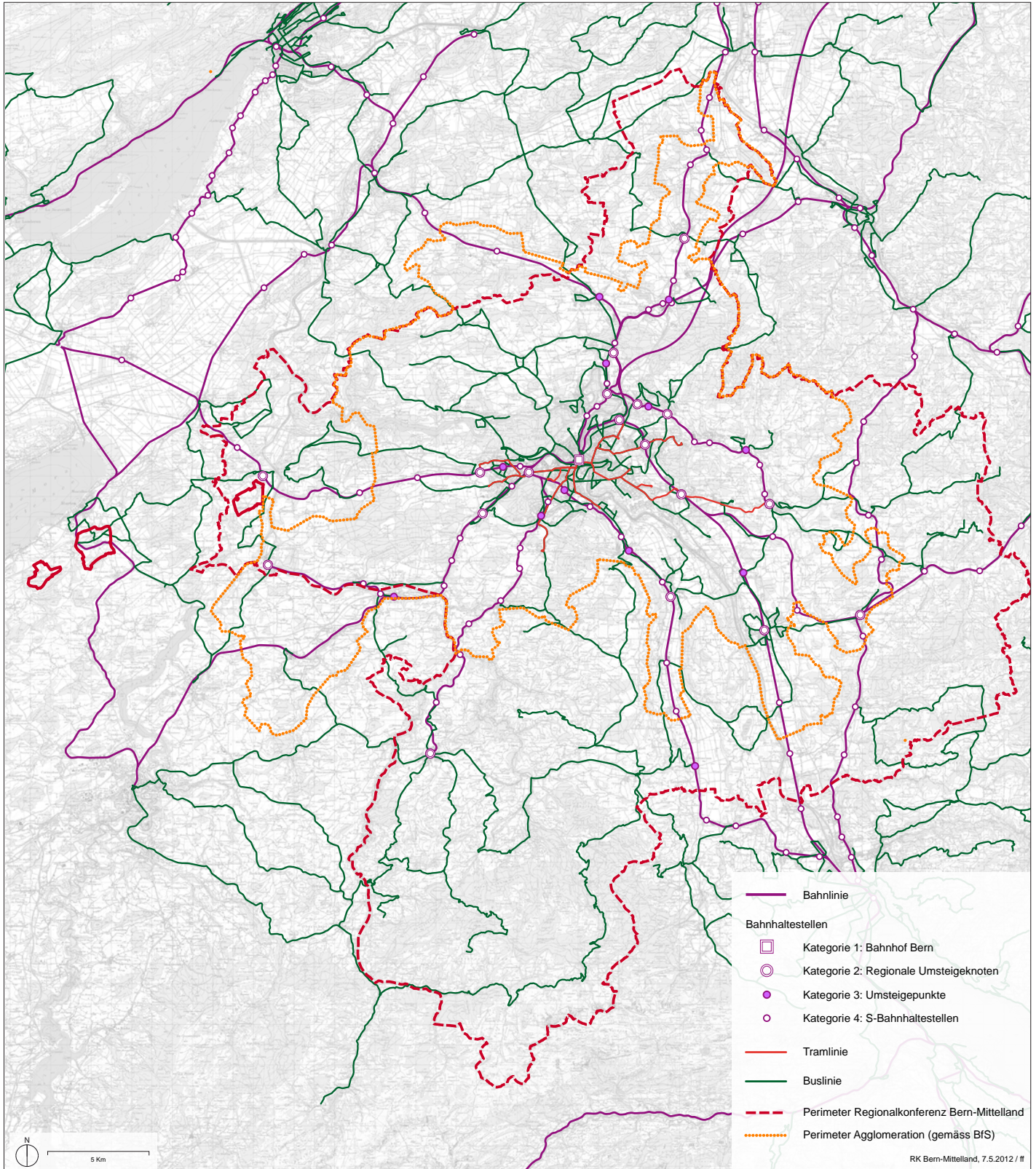


Abb. 6: Basisnetz öffentlicher Verkehr Ende 2010 (plus Tram Region Bern)

b) Verkehrsbelastung

Im öffentlichen Verkehr sind sehr starke Belastungen im Zentrum und auf den Zufahrtsachsen festzustellen. Bei der Bahn ist die stärkste Belastung von rund 140'000 Fahrgästen pro Tag (DWV) auf dem Abschnitt Bern – Wankdorf zu verzeichnen. Die Zufahrtsstrecke im Westen weist mit rund 55'000 Fahrgästen/Tag eine um mehr als die Hälfte geringere Belastung auf. Auf dem Meterspurnetz ist der Abschnitt Bern – Worblaufen mit über 43'000 Passagieren/Tag sehr stark frequentiert.

Auf der Strecke Richtung Mittelland ist mit über 70'000 Passagieren pro Tag eine sehr starke Belastung zu verzeichnen. Die Strecke im Aaretal weist die zweitstärkste Belastung auf (beinahe 40'000 Fahrgäste/Tag). Es folgen die Strecken Richtung Freiburg (ca. 30'000 Fahrgäste/Tag) und Richtung Biel (rund 20'000 Fahrgäste/Tag).

Die Strecken Richtung Solothurn und Neuchâtel weisen zwischen 10'000 und 15'000 Fahrgäste pro Tag auf. Auf folgenden Strecken sind zwischen 5'000 und 10'000 Fahrgäste pro Tag zu verzeichnen: Richtung Thun via Gürbetal, Richtung Konolfingen und Richtung Schwarzenburg.

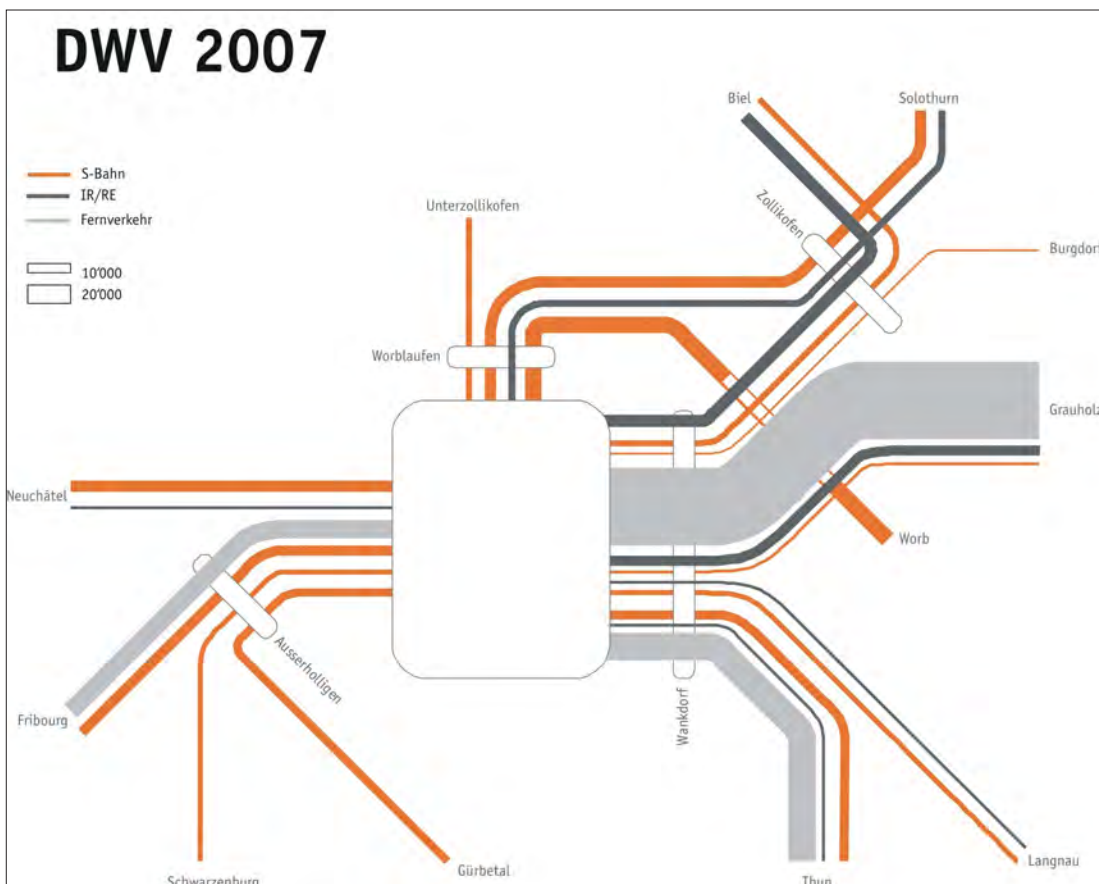


Abb. 7: Nachfragezahlen auf dem Zulauf zum Bahnknoten Bern 2007 (Durchschnittlicher Werktagsverkehr)
Farbcode: S-Bahn (orange), IR/RE (dunkelgrau), Fernverkehr (hellgrau)

Auf dem städtischen ÖV-Netz weist der Abschnitt Bahnhof–Hirschengraben die deutlich höchste Belastung auf (über 83'000 Fahrgäste/Tag, DWV). In der Innenstadt verzeichnen die Linien in der Spital- und Marktgasse gesamthaft ebenfalls eine sehr starke Belastung (über 53'000 Fahrgäste/Tag). Ausserhalb der Innenstadt ist die Strecke Richtung Viktoriaplatz mit mehr als 35'000 Fahrgästen/Tag sehr stark frequentiert. Die Strecken Richtung Burgernziel, Monbijou und Loryplatz weisen eine Belastung von über 20'000 Passagieren/Tag auf. Die Strecken Richtung Wyler, Länggasse, Köniz und Ostermundigen sowie die Strecke vom Loryplatz Richtung Bern West sind mit über 15'000 Fahrgästen pro Tag ebenfalls stark belastet.

Fuss- und Veloverkehr

a) Basisnetz

Grundsätzlich ist jede Strasse und jeder Weg eine Fussverkehrsverbindung. Zu einem umfassenden Netz des Fussverkehrs gehören alle Strassen, Plätze und Wege (asphaltiert und nicht asphaltiert) in Siedlungsgebieten (innerorts), Naherholungswege in Siedlungsnähe (Freizeitwege im Alltag) sowie alltäglich genutzte ausserörtliche Verbindungswege zwischen Ortsteilen und Ortschaften.

Der Veloverkehr verfügt über ein dichtes Netz. Die direkten und topografisch günstigen Hauptrouten sind vielfach identisch mit den Hauptachsen des MIV. Diese Achsen sind – auch gemäss Leitbild Velo des Regierungsrates – velotauglich auszugestalten, d.h. es gilt grundsätzlich das Prinzip des Mischverkehrs. Nur dort wo die Integration unverhältnismässig ist, eine direkte Verbindung ermöglicht oder ein deutlicher Sicherheitsgewinn erzielt werden kann, soll der Veloverkehr vom bestehenden Strassenquerschnitt getrennt geführt werden, beispielsweise auf Ausserortsstrecken.

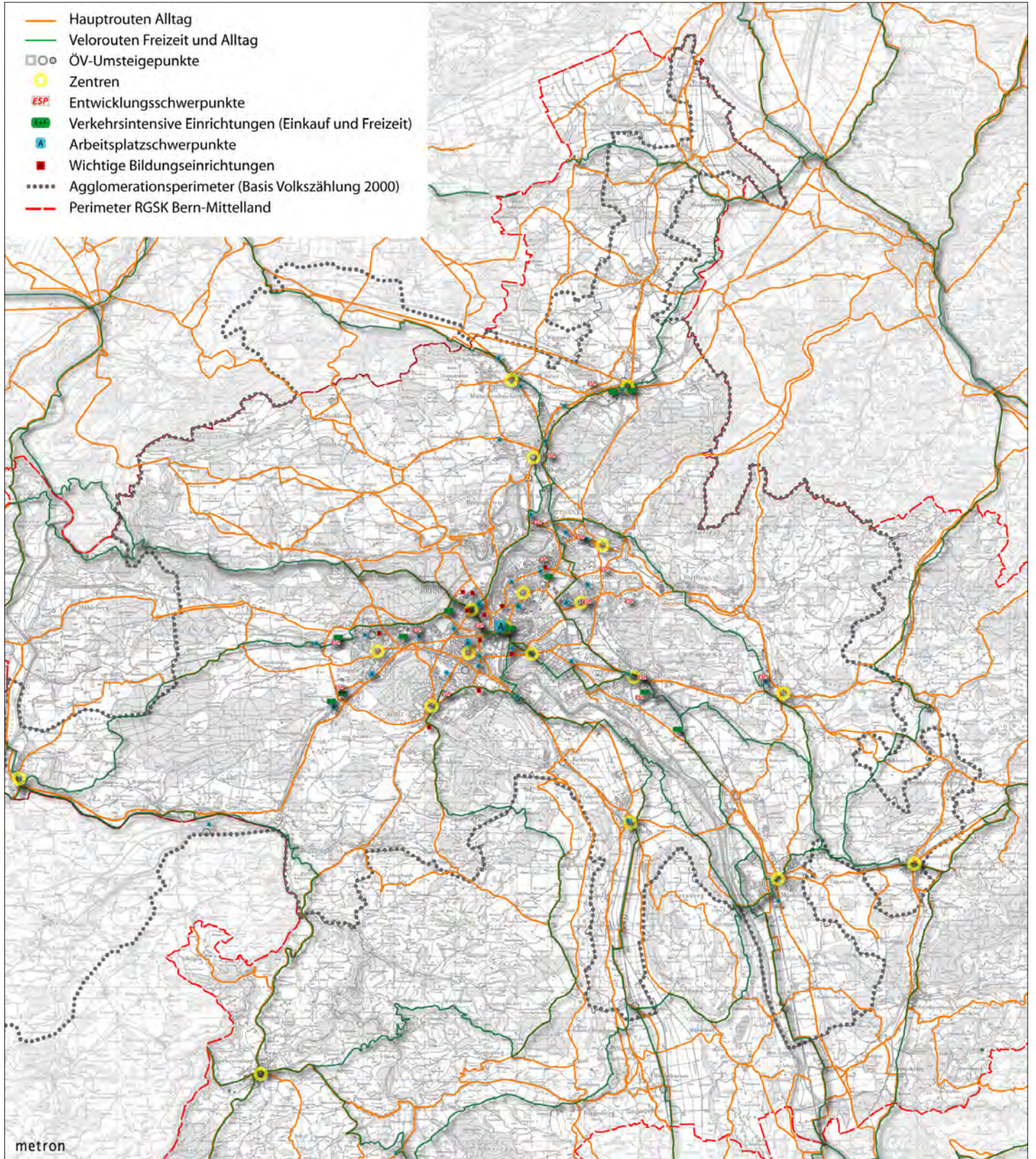


Abb. 8: Alltags- und Freizeitrouthenetz Velo

b) Verkehrsbelastung

Die Attraktivität für den Fussverkehr wird schon auf schwach belasteten Strassen eingeschränkt, wenn die Geschwindigkeiten zu hoch sind, die Querungsmöglichkeiten schwierig sind oder Umwege an Knoten in Kauf genommen werden müssen. Ebenfalls problematisch sind allzu schmale oder fehlende Gehbereiche, wodurch die Sicherheit nicht gewährleistet ist. Netzlücken in Quartieren führen zu Umwegen. Direkte und sichere Wege zu wichtigen Zielorten in den Gemeinden, bessere Zugänge zu ÖV-Haltestellen und eine attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes unterstützen den Entscheid, Wege zu Fuss zu gehen. Längere Autofahrten könnten durch den kombinierten Verkehr (Fussverkehr – ÖV) ersetzt werden, wenn die Voraussetzungen für diese Transportkette optimiert werden.

In der Regel können auf Strassen mit einer Belastung ab 6'000 Motorfahrzeugen pro Tag kritische Stellen für den Veloverkehr auftreten. Je nach Ausbaustandard der Strassen und der gefahrenen Geschwindigkeiten, insbesondere im Ausserortsbereich, kann dies bereits bei einer tieferen Belastung eintreffen. Bei Strassen ab 10'000 Fahrzeugen sind innerorts und ausserorts oft die ganzen Strassenabschnitte betroffen. Viele für den Veloverkehr wichtigen Strassen – direkte Verbindungen ohne grosse Höhendifferenzen – weisen kritische Belastungen auf (Strassen mit DTV > 10'000 Motorfahrzeuge pro Tag). Die Attraktivität für den Veloverkehr wird durch die Dominanz des MIV eingeschränkt. Der Veloverkehr wird oft durch nicht angepasste Geschwindigkeit, knappe Überholmanöver und Engstellen gefährdet sowie durch beschränkte Querungsmöglichkeiten (hohe Fahrzeugdichte), lange Wartezeiten oder den Zwang zu Umwegen behindert.

Kombinierte Mobilität

In der Region Bern-Mittelland bestehen bei beitragsberechtigten Bahnstationen rund 1'200 P+R- und rund 7'700 B+R-Plätze (Stand 2009, gemäss Angaben der Stadt Bern und der Transportunternehmungen). Die grössten Angebote an P+R-Plätze weisen die Korridore Aaretal (ca. 230), Bern West/Laupenamt (ca. 170), Worblental 2 (ca. 160) und Emmental Mitte / Kiesenental (ca. 155) auf.

Bezüglich des B+R-Angebots sticht neben der Stadt Bern mit 2'470 Abstellplätzen (davon 840 in bedienten Velostationen) der Korridor Aaretal mit beinahe 1'700 Abstellplätzen heraus, 1'000 Plätze davon entfallen alleine in Münsingen. Es folgt der Korridor Fraubrunnen / Limpachtal mit über 800 Abstellplätzen. Neben Bern und Münsingen weisen folgende Stationen grosse B+R-Anlagen mit mehr als 200 Plätzen auf:

- Jegenstorf (ca. 350)
- Wichtrach (ca. 280)
- Konolfingen (ca. 260)
- Schwarzenburg (ca. 240)
- Belp (ca. 230)
- Kiesen (ca. 220)
- Worb Dorf (ca. 200)

Region	TU	P+R	B+R
1. Stadt Bern			
Bahnhof Bern		0	2'470
Total		0	2'470
2. Mittelland			
Schönbühl SBB		20	30
Total	SBB	20	30
3. Aaretal			
Rubigen		39	180
Münsingen		74	1'000
Wichtrach		42	280
Kiesen		73	220
Total	SBB	228	1'680
4. Gürbetal			
Kehrsatz		20	80
Kehrsatz Nord		0	30
Belp		2	230
Belp Steinbach		12	130
Toffen		12	120
Kaufdorf		19	50
Thurnen		34	120
Total	BLS	99	760
5. Schwarzenburgerland			
Moos		8	50
Gasel		14	30
Niederscherli		4	80
Mittelhäusern		0	30
Schwarzwasserbr.		0	10
Lanzenhäusern		10	50
Schwarzenburg		17	240
Total	BLS	53	490
6. Wangental SBB			
Niederwangen		0	30
Oberwangen		7	10
Thörishaus Dorf		8	20
Thörishaus Statat.		15	10
Total	SBB	30	70
7. Wangental Sensetalbahn			
Laupen		45	k.A.
Neuenegg		0	30
Total	SBB	45	30
8. Bern West/Laupenamt			
Riedbach		15	30
Rosshäusern		27	60
Gümmenen		128	180
Ferenbalm-Gurbrü		0	40
Total	SBB	170	310

Region	TU	P+R	B+R
9. Bern Ost/Emmental			
Worb SBB		40	80
Tägertschi		28	30
Zäziwil		26	90
Bowil		24	50
Total	SBB	118	250
10. Emmental Mitte/Kiesental			
Bigenthal		5	15
Walkringen		16	40
Biglen		20	50
Grosshöchstetten		13	50
Konolfingen		78	260
Stalden i.E.		0	10
Oberdiessbach		15	90
Brenzikofen		10	60
Total	BLS	157	420
11. Worblental 1			
Langenloh		0	k.A.
Rüfenacht		0	k.A.
Total	RBS	0	k.A.
12. Worblental 2			
Worb Dorf		80	200
Worboden		20	40
Vechigen		2	10
Boll-Utzigen		14	110
Stettlen		0	50
Deisswil		16	20
Bolligen		27	50
Total	RBS	159	480
13. Fraubrunnen/Limpachtal			
Schönbühl RBS		0	130
Urtenen		9	80
Jegenstorf		50	350
Grafenried		25	95
Fraubrunnen		40	180
Total	RBS	124	835
14. Frienisberg 1			
Hinterkappelen		0	k.A.
Wohlen		0	k.A.
Total	PAG	0	k.A.
15. Frienisberg 2			
Meikirch		0	k.A.
Ortschwaben		0	k.A.
Total	PAG	0	k.A.
16. Längenberg			
Oberbalm		0	k.A.
Niedermuhlern		0	k.A.
Rüeggisberg		0	k.A.
Total	PAG	0	k.A.

Tab. 8: Angebot an P+R- und B+R-Anlagen bei beitragsberechtigten ÖV-Haltestellen

Zu berücksichtigen gilt, dass an verschiedenen Stationen auch noch P+R-Plätze auf Gemeindegebiet vorhanden sind, welche in der Liste nicht erfasst sind (u.a. Laupen, Bolligen, Belp und Vechigen).

Luftverkehr

Mit dem Flughafen Bern-Belp verfügt die Region Bern-Mittelland über einen der neun konzessionierten Regionalflugplätze der Schweiz. Jährlich verzeichnet der Flughafen Bern-Belp rund 100'000 Passagiere im Linien- und Charterverkehr. Davon sind ca. 60'000 Linienverkehrspassagiere, aufgeteilt auf 3'500 bis 4'000 Linienverkehrsbewegungen.

Der Flughafen Bern-Belp hat für die Region einen hohen Stellenwert durch die Anschlüsse an europäische Zentren und Luftverkehrsknoten. Für die Standortattraktivität des Raumes Bern-Mittelland ist dieser Regionalflughafen von grosser Bedeutung.

Modal Split

In nachfolgender Abbildung dargestellt ist der Modal Split der WegpendlerInnen (Erwerbstätige und SchülerInnen pro Gemeinde, Wege ohne LV) gemäss Volkszählung 2000, wobei der MIV-Anteil im Vergleich zum Verkehrsaufkommen aller Verkehrsträger verwendet wurde.

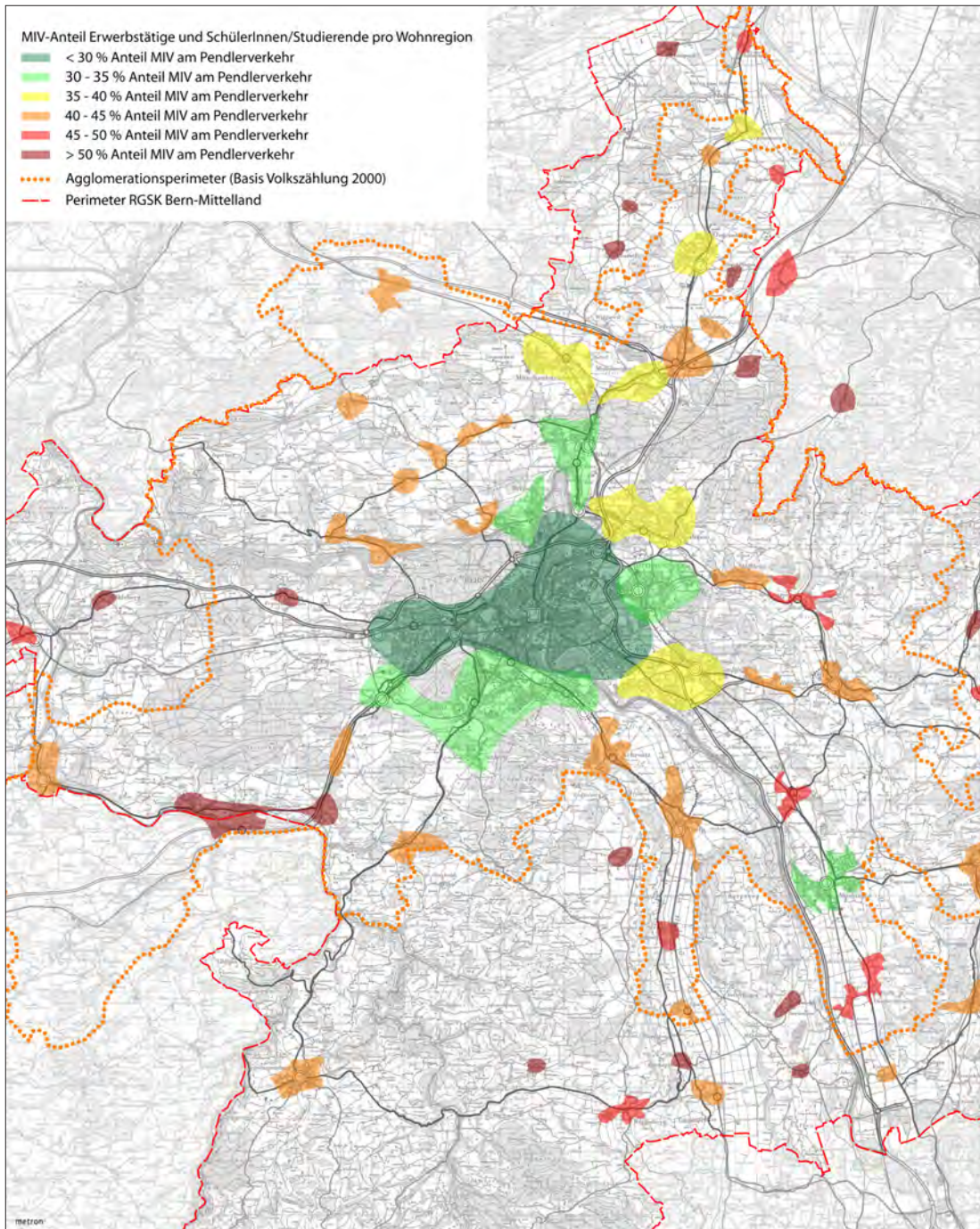


Abb. 9: Modal Split gemäss Volkszählung 2000

Wie zu erwarten, ist der MIV-Anteil in zentralen Lagen bei den PendlerInnen erheblich kleiner als in ländlichen Regionen. Folgende generelle Zusammenhänge können festgehalten werden: Je höher die Qualität des öffentlichen Verkehrs (dichteres und breiteres Angebot), je besser das Angebot der Grundversorgung und je sicherer und dichter das Langsamverkehrsnetz sind, desto stärker reduziert sich der MIV-Anteil im Modal Split und verschiebt sich zugunsten des ÖV und des Fuss- und Velover-

kehr. So weisen die Kerngemeinden (Bern, Köniz, Ostermundigen, Bremgarten, Zollikofen) sowie Münsingen einen tiefen MIV-Anteil im Modal Split auf. Der Angebots- und Infrastrukturausbau im öffentlichen Verkehr in den letzten 10 Jahren wirkt sich zu Gunsten des Anteils des öffentlichen Verkehrs aus.

Neben den generellen Unterschieden beim Modal Split nach Raumtyp sind auch grosse Differenzen innerhalb derselben Raumtypen erkennbar, insbesondere in der äusseren Agglomeration und im ländlichen Raum. Einzelne Gemeinden (u.a. Neuenegg, Vechigen, Rubigen) weisen trotz guter ÖV-Erschliessung einen sehr hohen MIV-Anteil auf, während andere in ähnlichen Lagen (z.B. Münsingen oder Jegenstorf) einen deutlich tieferen MIV-Anteil verzeichnen. Mögliche Ursachen für einen hohen MIV-Anteil können eine inhomogene Siedlungsstruktur mit einem grossen Anteil an Hanglagen (z.B. Vechigen oder Neuenegg) und Einfamilienhaussiedlungen sein, welche schwieriger mit dem ÖV zu erschliessen sind. Weiter dürften bedeutende Fahrzeitunterschiede zwischen ÖV und MIV (z.B. von Belp in Richtung Bern) im Zusammenspiel mit der Nähe zu Autobahnanschlüssen einen grossen Einfluss haben. Ein tendenziell schwaches Angebot an Grundversorgungseinrichtungen sowie Mentalitätsunterschiede (höhere Bewertung des Autos im Vergleich zum ÖV) können ebenfalls eine Rolle spielen.

1.2.2 Zustand 2030 (Trendentwicklung)

Referenzzustand Gesamtverkehrsmodell (GVM)

Für das neue Gesamtverkehrsmodell (GVM) wurde ein Referenzzustand definiert, welcher den Ist-Zustand plus die schon beschlossenen und finanziell gesicherten zusätzlichen Massnahmen berücksichtigt (Stand 2007). Dazu gehören die meisten Projekte der A-Liste des Prüfberichts des Bundes zu den Agglomerationsprogrammen der ersten Generation. Im Anhang IV sind die wichtigsten Massnahmen pro Verkehrsträger aufgeführt, die in den Referenzzustand 2030 des GVM eingeflossen sind. Einige der Massnahmen konnten in der Zwischenzeit bereits realisiert werden.

Vergleich Ist-Zustand 2007 und Referenzzustand 2030 (GVM)

Wie aus nachfolgender Tabelle ersichtlich, wird im GVM der RKBM von einer Verkehrszunahme beim MIV von +23.3% (Fahrzeugkilometer), beim ÖV von +62.1% (Personenkilometer) und beim Gesamtverkehr von +30.0% (Personenkilometer) ausgegangen. Innerhalb der Agglomeration ist die Zunahme beim MIV 22.1%, beim ÖV 61.7% und beim Gesamtverkehr 30.4%. Dabei liegt das Verkehrswachstum beim ÖV leicht über und beim MIV deutlich unter dem kantonalen Durchschnitt (alle RK). Beim MIV wird von einem sinkenden Besetzungsgrad ausgegangen (2007: 1.4 Pers/Fahrzeug, 2030: 1.3 Pers/Fahrzeug), weshalb die prozentuale Zunahme der Fahrzeugkilometer stärker steigt als die der Personenkilometer.

	MIV				ÖV			Gesamtverkehr		
	2007	2030	Zunahme		2007	2030	Zu- nahme	2007	2030	Zu- nahme
	Pers-km in mio	Pers-km	Fzg-km		Pers-km in mio	Pers-km		Pers-km in mio	Pers-km	
Bern (VRB)	7.94	9.31	17.2%	24.3%	3.80	6.21	63.4%	11.74	15.52	32.1%
Gantrisch	0.45	0.55	22.0%	29.5%	0.06	0.10	67.2%	0.52	0.66	27.4%
Aaretal	1.47	1.61	9.2%	15.9%	0.50	0.78	55.3%	1.97	2.39	20.9%
Kiesental	0.47	0.55	15.30%	22.4%	0.11	0.16	47.5%	0.58	0.71	21.5%
Agglomeration Bern (BFS)	8.73	10.05	15.1%	22.1%	4.27	6.90	61.7%	13.00	16.96	30.4%
RK Bern-Mittelland	10.38	12.06	16.2%	23.3%	4.48	7.26	62.1%	14.85	19.31	30.0%
Total alle RKs Bern	26.06	30.72	25.0%	25.0%	10.13	16.31	61.0%	36.20	47.03	29.9%

Tab. 9: Verkehrszunahme gemäss Trendentwicklung (Personenkilometer und Fahrzeugkilometer) 2007 – 2030

Obwohl der ÖV bezogen auf die Personenkilometer fast 4 mal so stark zunimmt wie der MIV, zeigen die absoluten Werte folgendes:

- Der Zunahme im ÖV von 2.78 Mio. Personen-Kilometern steht in der RK Bern-Mittelland eine Zunahme im MIV von 1.68 Mio. Personen-Kilometer gegenüber. Der MIV wird weiterhin stark wachsen.
- Zudem fällt auf, dass die erwarteten Verkehrszunahmen von MIV und ÖV sowie für den Gesamtverkehr regional sehr unterschiedlich ausfallen.
- Hohe absolute Zunahmen finden vor allem in den Kerngemeinden und umliegenden Gemeinden (Perimeter VRB) statt.
- In diesen Gemeinden nimmt der ÖV um 2.41 Mio. Personen-Kilometer und der MIV um 1.37 Mio. Personen-Kilometer zu.
- In der Agglomeration nimmt der ÖV um 2.63 Mio Personen-Kilometer und der MIV um 1.32 Mio. Personen-Kilometer zu.
- Die absoluten Werte in den übrigen Gebieten sind im Verhältnis zum Gebiet des VRB gering. Ein doppelt so hohes Wachstum im ÖV als im MIV weist das Aaretal aus (MIV-Wachstum um 0.14 Mio Personen-Kilometer, ÖV-Wachstum um 0.28 Mio. Personen-Kilometer).

2. Stärken-Schwächen-Analyse und Handlungsbedarf

2.1 Siedlung

2.1.1 Stärken-Schwächen-Analyse: Ist-Zustand

Wirtschafts- und Siedlungsstruktur

Die RKBM als Teil der „Hauptstadtregion Schweiz“ hat ein grosses Potenzial im Bereich „Public Management“, ein ausgebautes Bildungsangebot und ein durch den öffentlichen Verkehr unterstütztes Netzwerk von attraktiven Kern- und Agglomerationsgemeinden mit differenzierten Angeboten und einer kulturellen Prägung. Sie verfügt über ein breites Angebot an Wohnsituationen, von urbanem Wohnen bis „Wohnen auf dem Land“ und Flächenpotenziale für vielseitige wirtschaftliche Nutzungen. Der Bestand der Siedlungen hat grundsätzlich eine hohe Qualität. Naherholungsqualität, Lebensqualität, Überschaubarkeit, Differenzierung und Vielfalt prägen die Siedlungsstrukturen. Neben der Innenstadt von Bern (UNESCO-Weltkulturerbe) gibt es weitere kulturhistorisch wertvolle Ortsbilder und Einzelobjekte.

Wohnen

Aufgrund der abnehmenden Belegungsdichte hat sich in der RKBM seit den 70er Jahren der Flächenverbrauch von der Bevölkerungsentwicklung entkoppelt. Überlagert wurde diese Entwicklung mit einer mangelnden Wohnbauproduktion in den zentralen Bereichen der Region (Zentrum, Kern) und dem Trend zum Wohnen im Grünen und in flächenintensiven Einfamilienhaussiedlungen. Diese aus raumplanerischer Sicht negativ einzuschätzende Entwicklung lässt sich in allen Agglomerationsregionen der Schweiz beobachten.

Trotzdem lässt sich grundsätzlich festhalten, dass die bestehende Siedlungsstruktur im Perimeter der RKBM den zeitgemässen Mindestanforderungen bezüglich ÖV-Erschliessung entspricht. Ein grosser Teil der Bevölkerung ist an den öffentlichen Verkehr angeschlossen, 70% der Einwohner sind sogar gut bis sehr gut (ÖV-Güteklassen A, B und C) mit dem ÖV erschlossen. Ungenügend und gar nicht erschlossene Siedlungsflächen befinden sich v.a. in den ländlichen Gemeinden und teilweise an Hanglagen von Gemeinden, die grundsätzlich gut mit dem ÖV erschlossen sind (z.B. in Vechigen, Kehrsatz, Oberdiessbach).

Arbeiten

In den letzten Jahren erfolgte eine starke Konzentration der Arbeitsplätze entlang der Verkehrsachsen und in den bezeichneten Entwicklungsschwerpunkten. Die Standorte für ESP und VIV in der Region sind gut an den ÖV und an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Zu beachten ist, dass nach wie vor ein Grossteil der Arbeitsplätze in der Stadt Bern und in den umliegenden Gemeinden liegt und somit per se gut erschlossen ist.

In den letzten Jahren war eine zunehmende Verdrängung von Flächen für industriell-gewerbliche Nutzungen zugunsten von Nutzungen im Dienstleistungssektor zu beobachten. Heute fehlen insbesondere an zentralen Lagen Flächen für Betriebe aus dem 2. Sektor.

Landschaft

Die RKBM verfügt über Siedlungsstrukturen, die eng mit der Landschaft verknüpft sind und nicht oder nur sehr beschränkt die Nachteile grösserer urbaner Räume aufweisen. Diese Verflechtung erlaubt, dass die „Unorte“ der suburbanen Landschaften, welche zumeist grosse Flächen in anderen Agglomerationen einnehmen, in der Region Bern fast gänzlich fehlen.

In diesem Zusammenhang sind die zahlreichen Grünkorridore und Grüninseln in den zentralen Bereichen der Agglomeration von besonderer Bedeutung. Diese „innere Landschaft“ prägt und gliedert den Agglomerationsraum und dient der Naherholung, dem Stadtklima und der ökologischen Vernetzung. Diese Qualitäten sind heute dem zunehmenden Siedlungs- und Nutzungsdruck ausgesetzt.

2.1.2 Stärken-Schwächen-Analyse: Zustand 2030

Wirtschafts- und Siedlungsstruktur

Das verhältnismässig geringe prognostizierte Wachstum bei Bevölkerung und Arbeitsplätzen führt dazu, dass keine „revolutionären“ Sprünge, sondern eher evolutionäre Weiterentwicklungen des Bestehenden möglich sind. Die im Leitbild umrissene Siedlungsstruktur hat ein ausserordentliches Potenzial für eine nachhaltige Entwicklung. Die effiziente Einbindung in das westeuropäische Städtennetzwerk einerseits, kombiniert mit Überschaubarkeit und Landschaftsbezug andererseits, ist ein Standortvorteil, der sich langfristig auszahlen wird.

Wohnen

Die zukünftige Siedlungsstruktur hängt massgeblich vom Standort der bestehenden Bauzonenreserven und den zukünftigen Einzonungen ab. Die vorhandenen Bauzonenreserven Wohnen sind grösstenteils gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Folgende grössere Reserven in der RKBM sind nicht oder ungenügend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen:

- Oberbottigen, Bern
- Kirchbühl, Oberdiessbach
- Zälgacher, Riggisberg
- Talacher Utzigen, Vechigen

Vergleicht man die Bauzonenreserven Wohnen mit dem Baulandbedarf bis 2030, ist ersichtlich, dass in der RKBM gesamthaft rund 350 Hektaren Wohnbauland fehlen.

	Bedarf 2007- 2030 (ha)	Bauzonen- reserven (ha)	Bilanz (ha)
Zentrum	16	50	34
Kerngemeinden	171	64	-107
Agglomerationsgemeinden	386	142	-244
Ländliche Gemeinden	109	70	-39
Regionalkonferenz BM	682	326	-356
<i>Agglomeration gemässe BFS</i>	<i>573</i>	<i>256</i>	<i>-317</i>

Tab. 10: Bilanz Baulandbedarf Trend nach Zentralitätstypen

Bis zum Jahr 2030 sind also Einzonungen sowie die Aktivierung von Innenverdichtungspotenzialen in dieser Grössenordnung vorzusehen, um das erwartete Bevölkerungswachstum realisieren zu können. Die Erfahrungen der letzten Jahre haben jedoch gezeigt, dass Zentrums-, Kern- und teilweise Agglomerationsgemeinden zusehends Mühe haben, neue Flächen einzuzonen oder zu überbauen. Der Druck der Nachbarschaft, die Flächen unüberbaut zu lassen, ist in der Regel gross. In den ländlichen Gemeinden stellt sich eher das Problem der Baulandverfügbarkeit.

Arbeiten

Prognosen bezüglich des Baulandbedarfs für das Arbeiten sind aufgrund der unterschiedlichen Flächenbelegungen von Betrieben und unvorhersehbaren wirtschaftlichen Entwicklungen kaum möglich. Die Kartonfabrik Deisswil ist nur eines von mehreren Beispielen für den Strukturwandel in der Wirtschaft der RKBM. Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die vorhandenen knapp 200 Hektaren Bauzonenreserven Arbeiten die Nachfrage bis 2030 abdecken werden. Ausserdem zeigt sich, dass diese Reserven im Wesentlichen – nach raumplanerischen Kriterien – am richtigen Ort sind. Mit den verschiedenen Entwicklungsschwerpunkten ist eine gute Ausgangslage für eine koordinierte und raumplanerische zweckmässige Arbeitsplatzentwicklung gegeben. Folgende grössere Arbeitszonen sind in der Region zurzeit nicht oder ungenügend mit ÖV erschlossen:

- Buech, Bern
- Murtenstrasse, Laupen
- Türle, Münsingen
- Senseried, Neuenegg
- Ziegelei, Oberdiessbach.

Die Zusammensetzung der Bauzonenreserven im Bereich Arbeiten zeigen einen Überhang an Reserven für Büroarbeitsplätze. Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass zusehends Flächen für produzierende Betriebe fehlen bzw. nicht erschwinglich sind.

Landschaft

Die Ausdehnung der Besiedlung und der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen - insbesondere in den Agglomerationsgemeinden - werden zunehmend zu einer Lebensqualitätsverminderung im Wohnumfeld und zu einem Verlust ökologisch wertvoller Lebensräume führen. Dabei besteht die Gefahr, dass ein Alleinstellungsmerkmal der Region die enge Verknüpfung der Siedlungsstrukturen mit der Landschaft zerstört wird.

2.1.3 Handlungsbedarf Siedlung

Umsetzung räumliches Leitbild

Die Planung und Realisierung der Infrastrukturen sowie die Entwicklungsstrategien der Gemeinden sind auszurichten auf das räumliche Leitbild, das vernetzte und gegliederte Siedlungsräume in einer intakten Landschaft vorsieht. Die angestrebte nachhaltige Entwicklung umfasst sowohl die vernetzten inneren Siedlungsstrukturen, als auch die komplementären ländlichen Räume, die spezifischen Kriterien unterliegen.

Fehlendes Flächenangebot

Der grösste Handlungsbedarf in der RKBM ergibt sich aufgrund des zu erwartenden und angestrebten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums in der Region Bern. Dieses ist nur mit Einzonungen im grösseren Ausmass zu realisieren. Im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung soll der Schwerpunkt des Siedlungswachstums an zentralen und gut mit ÖV erschlossenen Lagen erfolgen. Die entsprechenden Standorte sind planerisch zu sichern und für eine Überbauung freizugeben.

Neben dem Defizit an Flächen für Wohnnutzungen wird es insbesondere in der Kernagglomeration zunehmend schwieriger, Flächen für produzierende Betriebe bereitzustellen. In Zukunft sind deshalb neben Wohnzonen auch Flächen für reine Industrie und Gewerbenutzungen zu sichern. Zusätzlich ist zu verhindern, dass bestehende und zukünftige Industrie- und Gewerbezone für weitere Nutzungen (z.B. Verkaufsflächen) geöffnet werden.

Fehlende Akzeptanz für Siedlungserweiterungen

In letzter Zeit sind jedoch zahlreiche Schwierigkeiten zu verzeichnen, an guter Lage liegendes Land einzuzonen bzw. zu überbauen. Diesbezüglich besteht Handlungsbedarf auf verschiedenen Ebenen. Bei der Bevölkerung ist eine Einstellungsänderung gegenüber den Themen Innenentwicklung, Verdichtung und Mobilisierung von Entwicklungsarealen zu erwirken. Die bestehenden Planungsinstrumente und heutigen Entscheidmechanismen genügen zudem den Anforderungen an eine nachhaltige Regionalentwicklung nur bedingt und sind zu überdenken bzw. weiter zu entwickeln.

Siedlungsentwicklung nach innen

In der gesamten Region sind (theoretische) Potenziale für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung nach innen vorhanden. Tatsächlich verfügbar ist heute nur ein geringer Teil dieses Potenzials. Ausserhalb der wenigen klassischen Industriebranchen sprechen heute Gründe der Wirtschaftlich-

keit sowie der Widerstand des Grundeigentums dagegen. Als mittel- und langfristiges Potenzial muss die Siedlungsentwicklung nach innen vertieft thematisiert und die Umsetzung von inneren Reserven gefördert werden. Dies umfasst neben der Verdichtung des bestehenden Siedlungsgebiets auch Massnahmen zur Aufwertung und Erneuerung von Quartieren und Dorfkernen.

Siedlungsprägende Landschaften

Im Bereich der siedlungsprägenden Landschaften und Grünräume sind vermehrt Überlegungen zu machen, wie der quantitative Flächenverlust (i.d.R. Landwirtschaftszone) mit einer qualitativen Aufwertung der Landschafts- und Siedlungsräume kompensiert werden kann. Das südliche Aaretal und die Plateaus beidseitig der Aare, eingeschlossen das Worblental und die Zwischenebenen im Norden, sind jene Landschaftsräume, die neben der Kernagglomeration am stärksten besiedelt sind. Die Zwischenräume dieser Gebiete sind wichtige Potenzialräume für die zukünftige Siedlungs- und Landschaftsentwicklung. Die Definition der zukünftigen Siedlungsstruktur hat unter Berücksichtigung der siedlungsprägenden Grünräumen zu erfolgen. Ein Auffüllen zugunsten einer kurzfristigen Wohnstrategie könnte zu einer Einbusse der Qualität des Ganzen führen und ist daher nicht im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung.

Handlungsbedarf besteht ausserdem bei der Klärung bzw. Präzisierung der Siedlungsgrenzen. Die Siedlungsgrenzen im Gebiet der RKBM sind heute oft eher zufällig und wirken provisorisch.

Weitere Themen bezüglich Natur, Landschaft und Erholung werden schweremwichtig im RGSK BM der 2. Generation thematisiert.

2.2 Verkehr

2.2.1 Stärken-Schwächen-Analyse: Ist-Zustand

Strassennetz / Motorisierter Individualverkehr

Die Region Bern verfügt dank einer weitsichtigen Verkehrspolitik über ein gut ausgebautes und leistungsfähiges Strassennetz und über nachhaltige Strategien (u.a. „Berner Modell“).

Dank der auf den ÖV abgestimmten Siedlungsentwicklung, der stadtnahen Führung der Autobahn und diversen Dosierungen am Rande des Agglomerationskerns und in der Stadt Bern sind die Behinderungen für den MIV und den strassengebundenen ÖV in der Stadt und den angrenzenden Kerngemeinden in der Regel geringer als in Schweizer Städten vergleichbarer Grösse. So hat die Verkehrsbelastung auf dem Gebiet der Stadt Bern in den letzten 30 Jahren entgegen dem allgemeinen Trend um ca. 10 Prozent abgenommen und die Region Bern weist europaweit betrachtet einen der vorteilhaftesten Modal Splits auf. Aufgrund der tiefen Belastung ist die Attraktivität von ÖV und LV erheblich gestiegen. Dieser Zustand gilt es mit allen Mitteln zu halten, respektive weiter zu verbessern.

Auswertungen in Köniz zeigen beispielhaft, dass sich beim motorisierten Verkehr der ÖV-Anteil (Personen) an der Gemeindegrenze zu Bern von 35% (MIV 65%) im Jahre 2005 auf 41% (MIV 59%) im Jahre 2009 verbesserte. Die Verkehrsinfrastruktur durch Köniz wurde ebenfalls leistungsfähiger. Es können immer mehr Personen durch den Korridor Köniz Liebefeld transportiert werden. Die Anzahl Personen pro Tag bei ÖV und MIV haben im Querschnitt Gemeindegrenze von 2005 bis 2009 von rund 53'000 auf 57'000 zugenommen und dies zugunsten des ÖV (Personen im ÖV + 4'800, Personen im Auto - 1200).

In den letzten 20 Jahren wurden mehrere Ortsdurchfahrten und Stadtquartiere nach dem „Berner Modell“ erfolgreich umgestaltet und die Verträglichkeit konnte massgebend verbessert werden. Die wichtigsten Beispiele auf stärker belasteten Strassen in der Region Bern sind:

- in Bern: Bahnhofplatz, Seftigenstrasse, Murtenstrasse, Schlossstrasse, Wankdorfplatz (im Bau)
- in Zollikofen: Bernstrasse
- in Köniz: Seftigenstrasse, Schwarzenburgstrasse, Steinhölzli
- in Belp: Ortsdurchfahrt, Viehweid.

Generell wurde die Trennwirkung stark reduziert sowie die Querungsmöglichkeiten und die Bedingungen für den Veloverkehr stark verbessert. Beispielhaft zeigt die 2007 durchgeführte Erfolgskontrolle in Köniz Schwarzenburgstrasse auf dem zentralen Abschnitt, wo eine durchgehende Mittelzone die beiden Fahrbahnen gliedert, Tempo 30 gilt und weiterhin rund 17'000 Motorfahrzeuge zirkulieren und in Spitzenzeiten die Busse im 3-Minuten-Takt geführt werden, dass

- ein sehr rücksichtsvolles und tolerantes Verkehrsverhalten gilt,
- zum Queren keine Umwege mehr in Kauf genommen werden müssen,
- das freie Queren ohne Fussgängerstreifen auch von schwächeren Fussgängerinnen und Fussgängern praktiziert wird,
- die Fussgängerinnen und Fussgänger sicherer geworden sind und selbstbewusster auftreten,
- das Velofahren im Zentrum als sicherer eingeschätzt wird,
- das Busangebot attraktiver geworden ist und entsprechend genutzt wird,
- die Reisezeiten durch das Zentrum Köniz nicht zugenommen haben,
- die Verkehrskultur sich nachhaltig in mehr Rücksichtnahme verändert hat,
- die Tempo 30 Zone und das neue Zentrum in Köniz in der Bevölkerung eine hohe Akzeptanz geniessen.

Die Beispiele zeigen, dass das Ziel, den verbleibenden Verkehr so schonend wie möglich für Mensch und Umwelt abzuwickeln, erreicht werden kann. Zudem gaben die umgestalteten Ortsdurchfahrten und Strassenabschnitte in den Stadtteilen auch Impulse für Ortskernentwicklungen oder Stadtentwicklungen im näheren Umfeld und/oder lösten Aufwertungen und Renovationen der angrenzenden Strassenräume und Bauten aus. Durch die Abstimmung von Siedlung und Verkehr lässt sich die Aufenthaltsqualität nachhaltig verbessern.

Das Nebeneinander von unterschiedlichen Verkehrsmitteln sowie die verschiedenen Strassenverhältnisse können jedoch zu vielschichtigen Bedürfnissen und Konflikten (Verkehrssicherheit, Lärm, Behinderungen, etc.) führen. Nach Art. 39 Abs. 1 des Strassengesetzes vom 4. Juni 2008 legt der Kanton den Standard für den Bau der Kantonsstrassen fest. In Art. 17 der Strassenverordnung vom 29. Oktober 2008 ist festgehalten, dass bei Strassenbauvorhaben grundsätzlich der Referenzstandard zu erreichen ist. Langfristig sollen diese Referenzstandards auf dem gesamten Kantonsstrassennetz erreicht werden. 2011 hat der Oberingenieurkreis II (Gebiet innerhalb RKBM) die Überprüfung des aktuellen Netzzustandes in Angriff genommen. Anhand der Standards wurde der vorhandene Handlungsbedarf ermittelt. Die Analyse zielte darauf ab, die Schwachstellen von den folgenden Anliegensgruppen zu ermitteln:

- Schulwege
- Ortsdurchfahrten
- Verkehrssicherheit
- Verkehrsqualität
- Substanzerhaltung

Für die lokalisierten Schwachstellen wurden im 1. Halbjahr 2011 erste Lösungsideen definiert und diese nach ihrer Verhältnismässigkeit / Machbarkeit sowie Grobkostenschätzung bewertet. Daraus resultierende Einzelmassnahmen für Strassenabschnitte wurden in der Folge nach Kostenkategorien gegliedert und aus gesamtheitlicher Sicht priorisiert. Die prioritären Massnahmen aus dem ermittelten Handlungsbedarf wurden neu in das RGSK aufgenommen.

Die vorliegenden ersten Ergebnisse der Schwachstellenanalyse werden in Gemeinde-Dossiers festgehalten und fliessen im Anschluss in den Entwurf des Strassennetzplanes ein. Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens konnten die Gemeinden im Frühling 2012 zu diesem Entwurf Stellung nehmen. Nach der Verabschiedung des Strassennetzplanes wird das Tiefbauamt Bern partnerschaftlich zusammen mit den Gemeinden die Projektierung inklusive Detailabklärungen für die im Netz enthaltenen Vorhaben in die Wege leiten und vornehmen.

Aufgrund der allgemeinen Verkehrszunahme in der Schweiz wird das HLS-Netz in der Region Bern in den Verkehrsspitzenstunden zunehmend gesättigt, an kritischen Stellen kommt es zum Überlauf auf das HVS-Netz. Im Bestreben, den Verkehr auf dem HLS-Netz stabil und stetig zu halten, werden zunehmend auch Rampendosierungen den Zufluss auf das HLS-Netz begrenzen. Dies führt zu Rückstau auf das HVS-Netz bei den Auffahrten oder damit verbunden Verlagerungen auf das HVS-Netz. Auch auf dem regionalen, radial ausgerichteten HVS-Netz nimmt die Verkehrsbelastung laufend zu. Von den Automobilisten werden vermehrt Ausweich- und Schleichrouten gesucht, wobei neben der allgemeinen Verkehrszunahme auch das Aufkommen von Navigationssystemen eine Rolle spielen dürfte. Folge davon ist eine zunehmende Belastung der Tangentialachsen. Von den zunehmenden Konflikten und steigenden Staustunden werden ebenfalls der strassengebundene ÖV und der LV betroffen sein.

Regional betrachtet sind einzelne Korridore stärker von Verkehrsproblemen betroffen, dies betrifft insbesondere den Korridor Nord, das Gebiet Bolligen-Worbletal, Aare- und Gürbetal sowie den Raum Köniz.

Auf dem regionalen Basisstrassennetz in der Stadt Bern kommt es zu Überlagerungen verschiedener Behinderungen (Verträglichkeits- und Kapazitätsprobleme), betroffen sind meist MIV, ÖV und LV.

Verkehrserhebungen in Köniz bestätigen das oben beschriebene Bild. Während die Einfallsachsen in die Stadt Bern in den letzten fünf Jahren sowohl in Köniz wie im Raum Niederwangen ein stabiles Bild zeigen, verzeichnet die Tangentialachse von Köniz nach Niederwangen und Brünnen (Landorfstrasse und Riedmoosstrasse) eine stetige Zunahme des motorisierten Verkehrs (Landorfstrasse 1990 – 2010: Erhöhung von 4'750 auf 7'450 DTV, Riedmoosstrasse 2006 – 2010: Erhöhung von 3'350 auf 6'050 DTV).

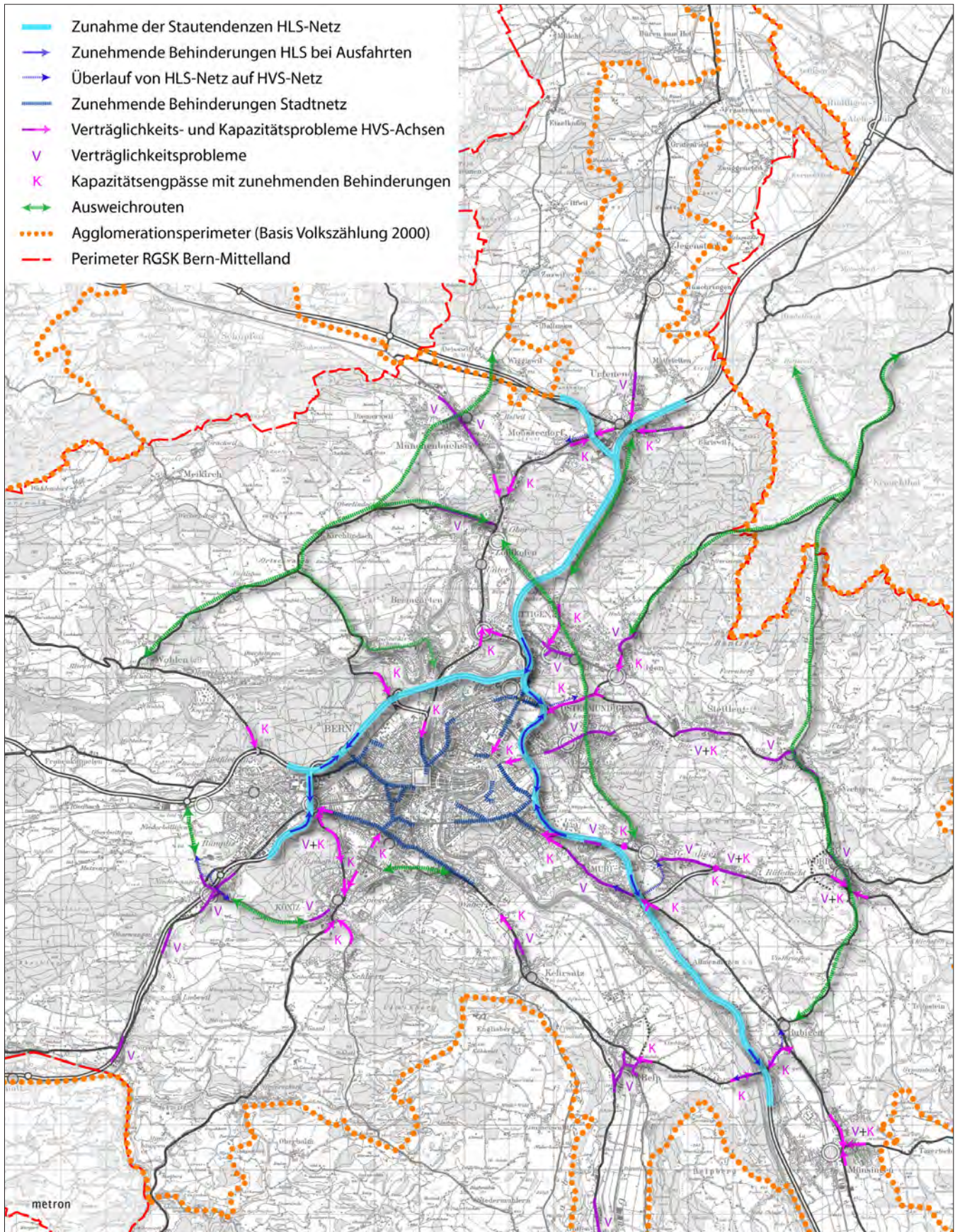


Abb. 10: Schwachstellen Strassennetz

a) Kapazitätsengpässe Hochleistungsstrassen

Die Kapazität des vorhandenen Netzes auf der A6 zwischen Ostring und Münsingen genügt nicht mehr, Staus sind in der Abendspitzenstunde die Regel. Im Bereich Wankdorf – Ostring und Muri Süd – Rubigen ist praktisch keine Reserve vorhanden.

Auf der A1 erreicht der 4-spurige Querschnitt aus Norden bis Schönbühl zunehmend die Kapazitätsgrenze. Der 6-spurige Abschnitt Grauholz-Felsenauviadukt hat ebenfalls keine Reserven mehr.

b) Kapazitätsengpässe Hauptverkehrsachsen

Im Gebiet des Agglomerationskerns überlagert sich die grosse Binnenverkehrsnachfrage mit der Nachfrage aus der Agglomeration von und zum Agglomerationskern. Die grosse Nachfrage führt dazu, dass mehr oder weniger alle radialen Zugänge zum Agglomerationskern zu Spitzenzeiten vollständig ausgelastet sind. Praktisch alle radialen Hauptachsen zur Stadt und zu Teilbereichen des Agglomerationskerns weisen bei der Einfahrt in der Spitzenzeit Stau auf, je nach Lastrichtung in der Abend- und der Morgenspitze. Besonders problematisch sind die Stausituationen an den Schnittstellen zwischen HLS und HVS, da diese letztlich zu Überlaufsituationen ins übrige Strassennetz führen und soweit möglich tangentiale Schleichwege auf Nebenstrassen produzieren. Rückstaus und Behinderungen in der Abendspitzenstunde gibt es insbesondere auf folgenden Strecken:

- Nationalstrasse: Grauholz, Wankdorf – Forsthaus, Wankdorf – Rubigen
- Bern: Abschnitte auf Murtenstrasse, Schermenweg, Viktoriastrasse, Muristalden, Thunstrasse, Weissensteinstrasse, Lorrainebrücke
- Ostermundigen: Abschnitte auf Bolligenstrasse und Bernstrasse
- Köniz: Abschnitte auf Könizstrasse
- Raum Schönbühl und Zollikofen
- Raum Worb
- Raum Grosshöchstetten – Zäziwil
- Münsingen (Ortsdurchfahrt) und Rubigen (Bereich Autobahnanschluss)
- Raum Belp (v.a. im Bereich Autobahnanschluss)
- Raum Laupen – Böisingen (starke Eigenbehinderung bei geschlossener Schranke Bahnübergang)

Gemäss GVM gibt es keine Strassenabschnitte mit einer Auslastung von mehr als 100 Prozent für den DWV 2007. Eine dauerhafte Überlastung von Strasseninfrastrukturen wurde nicht festgestellt.

Um den Verkehrsablauf innerhalb des Agglomerationskerns möglichst optimal zu gestalten, wurde das System der konsequenten Dosierung, welches sich im Zentrum bewährt hat, auch in einzelnen Bereichen bis zum Rand des Agglomerationskerns ausgeweitet (vor allem während den Verkehrsspitzen). Ein umfassendes Verkehrsmanagement ist in Erarbeitung.

c) Verträglichkeiten

Hauptverkehrsstrassen sind ein wesentlicher Bestandteil der öffentlichen Räume. Sie haben grosse Bedeutung für die Wirtschaft und den Lebensraum der Menschen innerhalb des Siedlungsgebietes. Auf vielen Hauptstrassenabschnitten im Agglomerationskern bestehen Verträglichkeitskonflikte, die den Langsamverkehr und den strassengebundenen öffentlichen Verkehr und die Siedlung (Lärm, Luft) beeinträchtigen. Je nach räumlicher Gestaltung trifft dies bei vielen Strassenabschnitten ab 10'000/Tag Fahrzeugen zu.

Tendenziell haben sich die Verträglichkeitskonflikte in den vergangenen Jahren verstärkt. Es konnten aber auch Verbesserungen erreicht werden, z.B. in folgenden Abschnitten:

- Bern Bahnhofplatz
- Belp Viehweid
- Köniz Schwarzenburgstrasse, Steinhölzli und Seftigenstrasse
- Zollikofen Bernstrasse

Im Rahmen der Umsetzung der geplanten Massnahmen des Agglomerationsprogramms werden weitere Verträglichkeitskonflikte reduziert werden. Allerdings ist aufgrund des zunehmenden Drucks von den HLS auf die HVS wieder mit einer Verschlechterung der Situation zu rechnen, insbesondere auf den radialen Zufahrtsachsen und auf dem tangentialen Netz auf Schleichrouten.

d) Verkehrssicherheit

Im Rahmen der Schwachstellenanalyse, basierend auf den Standards des Kantons, wurden Knoten und Strecken, auf denen ein hohes oder erhöhtes Sicherheitsrisiko besteht, untersucht. Im Zeitraum 2005 - 2009 wurden rund 15 Knoten und 5 Strecken eruiert, die meisten davon im Innerortsbereich auf Ortsdurchfahrten. 9 Knoten und 2 Strecken wurden durch den Kanton detaillierter analysiert. Die übrigen Stellen mit einer Unfallhäufigkeit befinden sich an Knoten und auf Strecken, wo bereits Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Projektierung sind.

Öffentlicher Verkehr

In der Region Bern-Mittelland besteht grundsätzlich ein gutes ÖV-Angebot. Der radial ausgerichtete Knoten Bern stellt dank der Bündelung der Nachfrage sowie den Durchmesserlinien eine Stärke im ÖV-System der Region Bern-Mittelland dar. Dieses radiale System des ÖV weist jedoch einige Schwächen auf: Der Knoten Bern und die Zulaufstrecken mussten wegen des Taktfahrplans stark ausgebaut werden. Mit der heutigen Infrastruktur sind keine weiteren Taktverdichtungen realisierbar. Zwar konnten in den letzten Jahren viele tangentielle Verdichtungen aufgebaut werden. Das Angebot und die Reisezeit zwischen den Korridoren müssen jedoch verbessert werden, damit die Erreichbarkeit dem MIV ebenbürtig wird.

Ebenfalls eine Schwachstelle ist die Abgrenzung des Tarifverbundes bzw. die Überlagerung mit anderen Tarifverbunden (z.B. Thun). In nachfolgender Abbildung sind die wichtigsten Schwachstellen der Region Bern-Mittelland im Bereich des öffentlichen Verkehrs dargestellt.

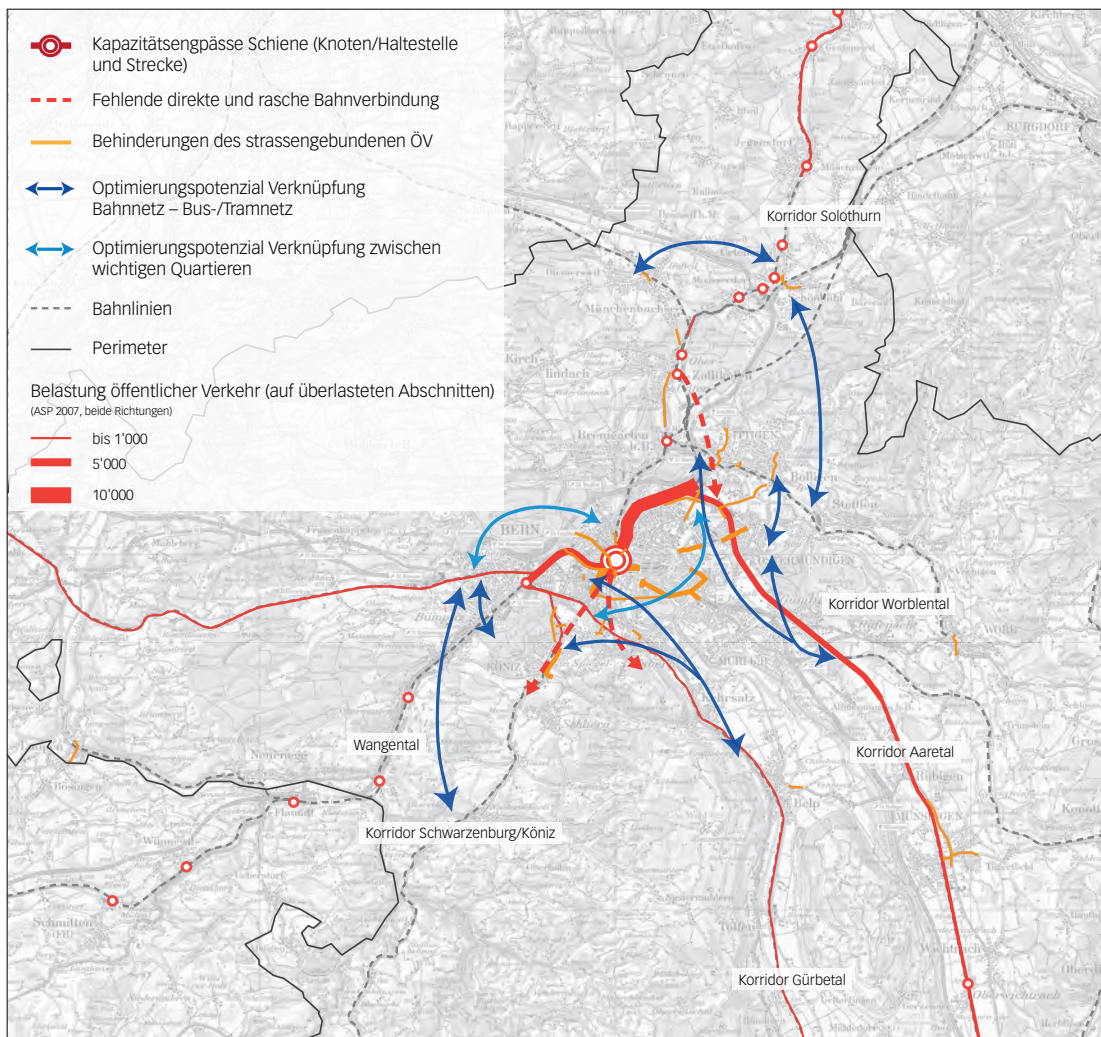


Abb. 11: Schwachstellen ÖV

a) Kapazitätsengpässe Schiene

Im Schienennetz weist das Normalspurnetz insbesondere Kapazitätsengpässe im Knoten Bern (insbesondere Publikumsanlagen sowie Perronlänge) sowie bei folgenden Zulaufstrecken auf:

- zwischen Holligen und Wyler/Löchligut
- im Aaretal (Überlagerung mit dem Güterverkehr)
- im Gürbetal (1-spurige Streckenabschnitte führen zu fehlenden Anschlüssen in Thun und Bern)
- im Westen von Bern Richtung Neuenburg (1-spurige Streckenabschnitte)

Diese Kapazitätsengpässe wirken sich negativ auf die notwendigen Leistungssteigerungen der S-Bahn und der Schnellzüge aus und beeinträchtigen die betriebliche Flexibilität im Knoten Bern. Die Strecke Bern–Schwarzenburg ist weniger ein Kapazitätsproblem, aber wegen der Einspurigkeit sind die Fahrplanausgestaltung sowie die Betriebsführung eingeschränkt. Die Kopfbahnhofsituation für Fernverkehrszüge aus Norden bzw. Osten nach Süden und umgekehrt stellt ebenfalls eine Schwachstelle dar. Auf der Linie S1 Freiburg – Bern – Thun sind aufgrund der ungenügenden Perronlänge bei verschiedenen Haltestellen keine Kapazitätssteigerungen mehr möglich. Im Bereich Brünnen fehlt zudem ein Wendegleis, welches zukünftig die Taktverdichtung der S-Bahn ins Westside sicherstellen kann.

Das Schmalspurnetz leidet insbesondere unter folgenden Kapazitätsengpässen:

- RBS-Bahnhof in Bern (inkl. Publikumsanlagen)
- Strecke Worblaufen – Solothurn (z.T. 1-spurig und ungenügende Perronlänge bei den verschiedenen Haltestellen)

b) Zugang zum ÖV

Aufgrund der zu geringen Kapazität der Personenanlagen im Hauptbahnhof Bern, wird der Zugang zur Bahn behindert. Auch die Zugänge zum Hauptbahnhof stellen eine Schwachstelle dar (inkl. Konflikte Velo-PP – Fussgänger).

c) Kapazitätsengpässe und Schwachstellen Tramnetz

Die Achse Hirschengraben-Bahnhofplatz-Zytglogge ist an der Grenze ihrer Belastbarkeit angelangt. Mittelfristig ist die ÖV-Belastung der Innenstadt von Bern, welche zum UNESCO-Weltkulturerbe gehört, zu reduzieren, bzw. auf zwei Tramachsen zu verteilen. Damit kann auch der mit dem wachsenden Tramnetz zunehmenden Problematik der Netzredundanz bei Störfällen und geplanten Linienunterbrüchen begegnet werden.

Auf der Tramstrecke Richtung Muri sind aufgrund der Einspurstreckenabschnitte keine Kapazitätsteigerungen mehr möglich.

d) Überlastete ÖV-Linien

In der Region Bern-Mittelland stösst der öffentliche Verkehr während den Spitzenzeiten auf mehreren Strecken sowohl im städtischen als auch im Regionalverkehr an seine Kapazitätsgrenze. Die Folge dieser Überlastung

sind Verspätungen und ein Mangel an Sitzplätzen, was zu einem Komfortverlust für die Passagiere führt.

Im Regionalverkehr sind vor allem die Linien Richtung Thun, Solothurn und Biel betroffen. In der Stadt Bern sind insbesondere die Bernmobil-Linien Nr. 10 (Köniz Schliern – Bern – Ostermundigen Rütli), 11 (Güterbahnhof – Neufeld P+R), 12 (Länggasse), 13 (Bümpliz), 14 (Brünnen) und 20 (Bern Hauptbahnhof – Bahnhof Wankdorf) in der Morgen- und Abendspitze stark überlastet. Zudem stossen in den Spitzenzeiten auch die Postautolinie 101 (Bern Hauptbahnhof – Hinterkappelen) und die Buslinie 40 im Bereich Papiermühle – Kappelisacker an die Kapazitätsgrenze.

Richtung Bümpliz/Bethlehem (frühere Linien 13 und 14) ist im Dezember 2010 das Tram Bern West eingeführt worden. Dadurch hat sich die Situation entschärft. Für die Linie 10 Köniz – Bern – Ostermundigen ist ebenfalls eine Umstellung auf einen Trambetrieb in Projektierung (Baubeginn Tram Region Bern 2014).

e) Behinderung des strassengebundenen ÖV

Wegen des MIV und der nicht optimal eingestellten Grünzeiten bei Lichtsignalanlagen können Busse und Trams auf den Zulaufstrecken des Bahnhofs Bern ihre Fahrpläne vor allem in der Morgen- und Abendspitze vielfach nicht einhalten. Dies gilt insbesondere auf der:

- Murten-/Laupenstrasse (Linie 11, 100 und 101)
- Länggassstrasse (Linie 12)
- Thunstrasse (Linie 6, 7, 8, 19 und 28)

Andererseits wird der ÖV vor allem in folgenden Quartier- und Ortszentren in den Spitzenzeiten durch den MIV behindert:

- Wankdorf (Linie 28)
- Mattenhof – Eigerplatz (Linie 3 und 28)
- Köniz – Schwarzenburg- und Könizstrasse (Linie 10, 17 und 29)
- Ostermundigen – Bern- und Ostermundigenstrasse (Linie 10 und 44)
- Ittigen – Papiermühle und Grauholzstrasse (Linie 40 und 41)
- Bolligen – Bolligenstrasse (Linie 44)
- Münsingen – Bern- und Tägertschstrasse (Linie 160)

Zudem wird der strassengebundene ÖV bei Bahnübergängen beeinträchtigt (z.B. Morillon in Bern, in Köniz, Hohlestrasse in Belp sowie Bahnübergänge in Kehrsatz und Neueneegg/Flamatt).

Die daraus resultierenden regelmässigen, z.T. signifikanten Verspätungen führen zu einem Attraktivitätsverlust des öffentlichen Verkehrs und zu erhöhten Betriebskosten. Zudem werden die Anschlüsse der Busse/Trams auf die Bahn gefährdet bzw. verpasst.

f) Verknüpfungen im Bahnnetz (Normal-/Meterspur)

Im Knoten Bern stellt die fehlende Durchbindung verschiedener S-Bahnlinien bei der Meter- und Normalspur eine Schwachstelle dar. Dies gilt

insbesondere für den Abschnitt Brünen – Wankdorf, die Verknüpfung des Korridors Nord mit dem Korridor Aaretal sowie zwischen dem Korridor Nord und dem Korridor Schwarzenburg bzw. dem Korridor Gürbetal. Im Gegensatz zur Cityschiene West – Ost (Holligen – Hauptbahnhof Bern – Wankdorf) existiert für die Siedlungsschwerpunkte im Norden und Süden nichts Vergleichbares: Es fehlt eine direkte, rasche Cityschiene Nord – Süd (Zollikofen/ Worblaufen – Hauptbahnhof Bern – Köniz).

g) Verknüpfungen Bahnnetz - Bus-/Tramnetz

Zwischen Bahnnetz und Bus-/Tramnetz besteht bei folgenden Verknüpfungen noch Optimierungspotenzial:

- Korridor Gürbetal – Mattenhof/Monbijou und Korridor Gürbetal – Köniz/Liebefeld: Im Korridor Gürbetal gibt es keinen optimalen Umsteigeknoten S-Bahn – Feinverteiler (z.B. im Gebiet Wabern oder Weissenbühl) Richtung Köniz/Liebefeld bzw. Mattenhof/Monbijou (Arbeitsplatzschwerpunkte).
- Korridor Schwarzenburg/Köniz – Bümpliz/Bethlehem: Es besteht keine optimale Verknüpfung vom Korridor Schwarzenburg über das Wangental Richtung Bümpliz/Bethlehem.
- Korridor Solothurn: Die Umsteigeverhältnisse bei der S-Bahnhaltestelle Jegenstorf sind nicht optimal.
- Korridor Solothurn – Korridor Worblental: Bei der Verknüpfung des Korridors Solothurn mit dem Korridor Worblental ergeben sich Wartezeiten in Worblaufen.
- Münchenbuchsee – Moosseedorf/Urtenen-Schönbühl: Mit dem öffentlichen Verkehr gibt es zwischen Münchenbuchsee und Moosseedorf/Urtenen-Schönbühl einzig eine Verknüpfung via Zollikofen.
- Wangental – Brünen: Zwischen dem Korridor Wangental und dem ESP Brünen besteht einzig eine Verknüpfung via Ausserholligen.
- Worblental – Ostermundigen: Es besteht keine optimale Verknüpfung zwischen dem Worblental als Bahnkorridor und Ostermundigen.
- Korridor Aaretal – Ostermundigen: Die Umsteigeverhältnisse im Bahnhof Ostermundigen sind nicht optimal.
- Korridor Aaretal – Wankdorf – Papiermühle bzw. Nordquartier Bern: Der Abstand zwischen S-Bahnhaltestelle und Bushaltestelle beträgt ganze 300 – 400 m.
- Korridor Worblental: Die Umsteigeverhältnisse bei der S-Bahnhaltestelle Ittigen sind nicht optimal.

h) Verknüpfung zwischen wichtigen Quartieren

Folgende grössere Quartiere sind nicht optimal miteinander verknüpft:

- Bümpliz/Bethlehem – Nördliche Länggasse: Zwischen dem Quartier Bümpliz/Bethlehem und der nördlichen Länggasse (u.a. Universität) besteht nur teilweise eine direkte Busverbindung. Heute erfolgt die Verknüpfung über den Hirschengraben.
- Stadtteil III Weissenbühl, Eigerplatz – Stadtteil IV Freudenbergplatz – Guisanplatz – Stadtteil V Bahnhof Wankdorf: Im Süden der Stadt Bern fehlt eine rasche Tangentiallinie zwischen wichtigen Stadtteilen. Die

Stärkung des ÖV in diesem Raum ist u.a. wegen der fehlenden Südtangente (Autobahn) sehr wichtig.

Fuss- und Veloverkehr

Das Wachstumspotenzial für den Fuss- und Veloverkehr in der Region Bern-Mittelland ist beachtlich. Rund 60% aller Wege sind kürzer als 5 km. Zirka ein Drittel dieser Wege werden mit dem Auto gefahren. Ein Teil dieser Wege könnte auf den Veloverkehr verlagert werden, wenn die Bedingungen und Anreize für das Velofahren besser werden.

Während in der Stadt und Agglomeration Bern im Vergleich zu andern Schweizer Städten bei den PendlerInnen der ÖV-Anteil im Verhältnis sehr hoch ist, befindet sich der Fuss-/Velo-Anteil im Schweizer Schnitt für grössere Agglomerationen eher im Mittelfeld, obwohl grosse Anstrengungen für ein attraktives Netz unternommen wurden.

a) Fussverkehr

Wie beim strassengebundenen ÖV besteht ein starker Zusammenhang zwischen den Schwachstellen Fussverkehr und hohen Belastungen durch den MIV. Die mangelnde Verkehrssicherheit sowie grosse Immissionen des Motorfahrzeugverkehrs, wie es insbesondere entlang stark befahrener Strassenabschnitte der Fall ist, mindern die Attraktivität für den Fussverkehr erheblich. Auf Quartierebene sind fehlende Trottoirs, hohe Trottoirabsätze, ungenügende oder fehlende Querungsmöglichkeiten sowie fehlende Wegverbindungen problematisch. Unattraktive Gestaltungen der Strassenräume können die Qualität zusätzlich senken. Ebenfalls problematisch sind ungenügende Sicherheitslevels auf Schulwegen.

Netzlücken:

- Fehlende Aarequerungen: z.B. Breitenrain – Länggasse, Matte – Kirchenfeld (Bereich Schwellenmätteli), Muri – Belp (Bereich Wehrliau)
- Fehlende Querungsmöglichkeiten im Bereich von Bahnlinien und Strassen, z.B. Bahnhof Wankdorf – Papiermühlestrasse Nord, Grosse Allmend – Schermen
- Fehlende Wegverbindungen: z.B.: Ufer-Weg Wohlen

Zudem bestehen diverse Schwachstellen auf HVS bezüglich Verkehrssicherheit, Dominanz und Trennwirkung durch MIV.

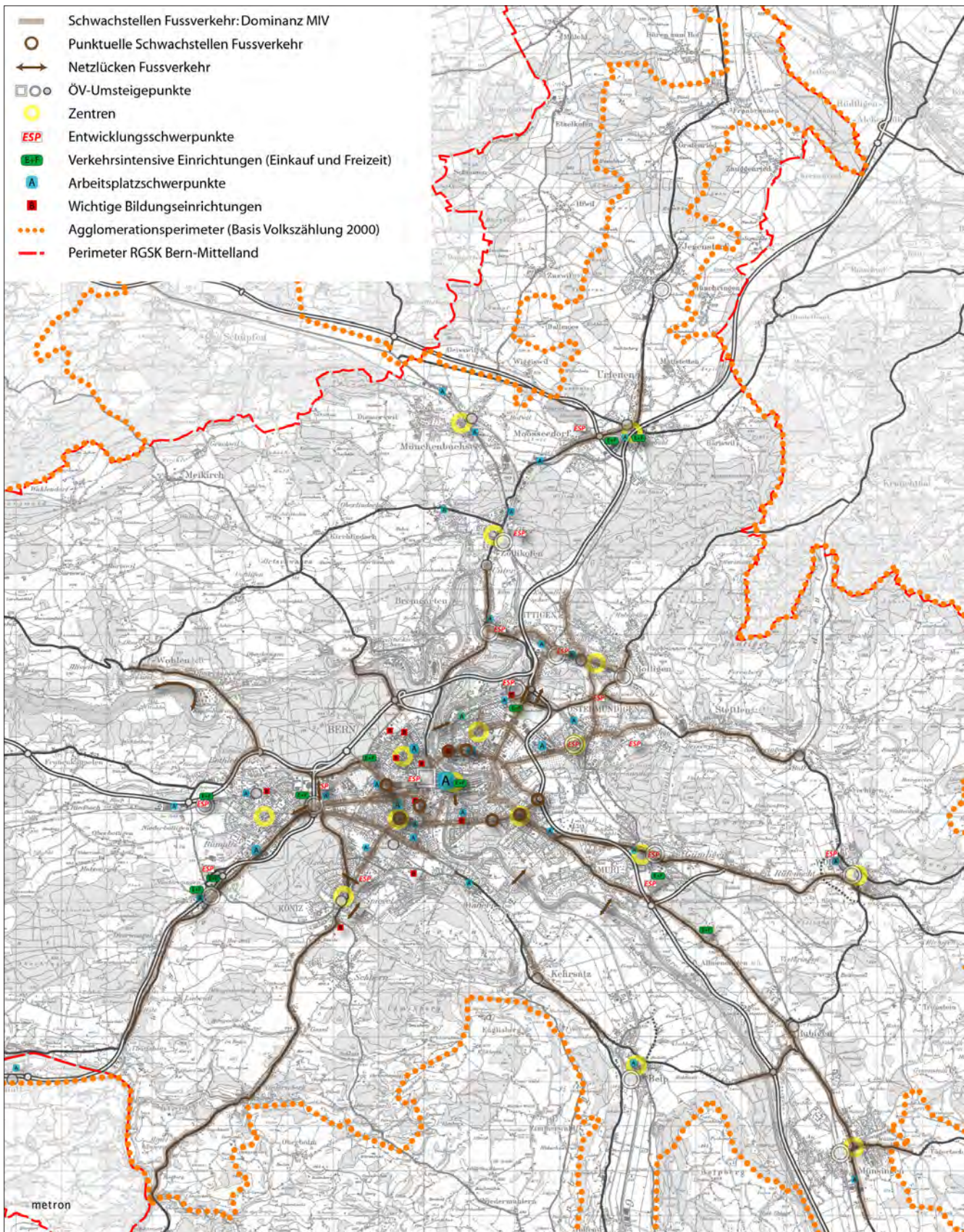


Abb. 12: Schwachstellen Fussverkehr

b) Veloverkehr

Die Schwachstellen des Veloverkehrs sind oftmals ähnlicher Art wie diejenigen des Fussverkehrs. Zusätzlich kommen die Schnittstellen zwischen HLS und städtischen Strassen hinzu, wo es vermehrt zu Konflikten und stärkeren Behinderungen für den Veloverkehr kommt. Dies gilt insbesondere für die Spitzenzeiten, wenn der MIV durch Kapazitätsengpässe auf dem HLS- auf das HVS-Netz verdrängt wird.

Viele für den Veloverkehr wichtige Strassen (direkte Verbindungen ohne grosse Höhendifferenzen) weisen im Referenzzustand kritische Belastungen (Geschwindigkeiten, Platzverhältnisse, Verkehrsmengen, Sicht) auf, dies betrifft insbesondere die radialen Zufahrtsachsen sowie die Südtangente (Kirchenfeldstrasse – Thunstrasse – Ostring). Die Strassenraumgestaltung ist nicht immer verträglich. Durchgehend velofreundliche Routen mit Velostreifen oder alternative Velowegerouten über konfliktarme oder verkehrssarme Strassen fehlen, ebenso niveaufreie Führungen vergleichbar mit der Strecke Wankdorf – Zollikofen. Die für PendlerInnen und den Freizeitverkehr ebenfalls wichtigen Velorouten auf radialen Korridoren und auf wichtigen Tangentialverbindungen weisen ebenfalls oft Mängel auf.

Das bestehende Netz weist noch weitere grössere Lücken auf, beispielsweise fehlen Querungsmöglichkeiten im Aareraum oder im Bereich von Gleisanlagen. Eine ungenügende verkehrliche Organisation oder eine mangelhafte Gestaltung von Knoten sowie fehlende verkehrsberuhigende Massnahmen in Quartieren wirken sich ebenfalls negativ aus. Ausserdem besteht an intermodalen Schnittstellen Handlungsbedarf (B+R), wenn es an genügend und sicheren Veloabstellplätzen fehlt und die Zugänglichkeit und Lage ungenügend sind. Das Bedürfnis nach komfortablen Veloabstellplätzen mit Abschlussmöglichkeit ist generell hoch an wichtigen Zielorten (Einkauf, Kultur, Sport, Innenstadt etc.), die gut mit dem Velo erreichbar sind.

Netzlücken:

- Querungsmöglichkeiten Aare, Bahn und Strassen: z.B. Breitenrain – Länggasse, Wabern – Maygut, Bahnhof Wankdorf – Papiermühlestrasse Nord, Grosse Allmend – Schermen

Schwachstellen auf HVS bezüglich Verkehrssicherheit, Dominanz und Trennwirkung durch MIV.

- Erhöhung Verkehrssicherheit: z.B. Wabern Kirchstrasse, Bern Morillonstrasse und Bahnübergang BLS, Ittigen – Bolligen (Bereich Länggasse), Bärswil, Tägertschi
- Schulwegsicherung: z.B. Ortsverbindung Laupen – Gümmenen, Kirch lindach – Wohlen
- Kritische Schnittstellen an den Autobahnen (Wankdorf, Bümpliz, Forsthaus) und auf Zufahrten (Bolligenstrasse, Ostermundigenstrasse, Weissensteinstrasse)

- Mangelhafte Gestaltung von Verkehrsknoten, z.T. Konflikt mit schienen- gebundenem ÖV auf Strassen: z.B. Eigerplatz, Viktoriaplatz, Breitenrain- platz
- Lange Wartezeiten oder fehlende Warteräume an Lichtsignalanlagen: gesamte Agglomeration

Im Rahmen der Mitwirkung sind erfreulich viele Hinweise und Anregun- gen zum Langsamverkehr, insbesondere zum Veloverkehr, eingegangen. Die RKBM hat beschlossen, 2011 / 2012 eine Langsamverkehrsplanung in der Region durchzuführen, in der die regionalen Netze überprüft, neue definiert, weitere Schwachstellen evaluiert und Massnahmen (ausserhalb des Kantonsstrassennetzes) entwickelt werden. Die in der Mitwirkung eingebrachten Anliegen werden in der Planung berücksichtigt. Weitere Massnahmen wurden im Rahmen der Schwachstellenanalyse auf dem Kantonsstrassennetz definiert (vgl. Erläuterung Abschnitt Strassennetz). Ein Schwerpunkt der Kantonsanalyse bildet die Schulwegsicherheit.

Intermodale Schnittstellen

- Fehlende oder mangelhafte B+R Anlagen an Bahn- und Tramhaltestel- len.

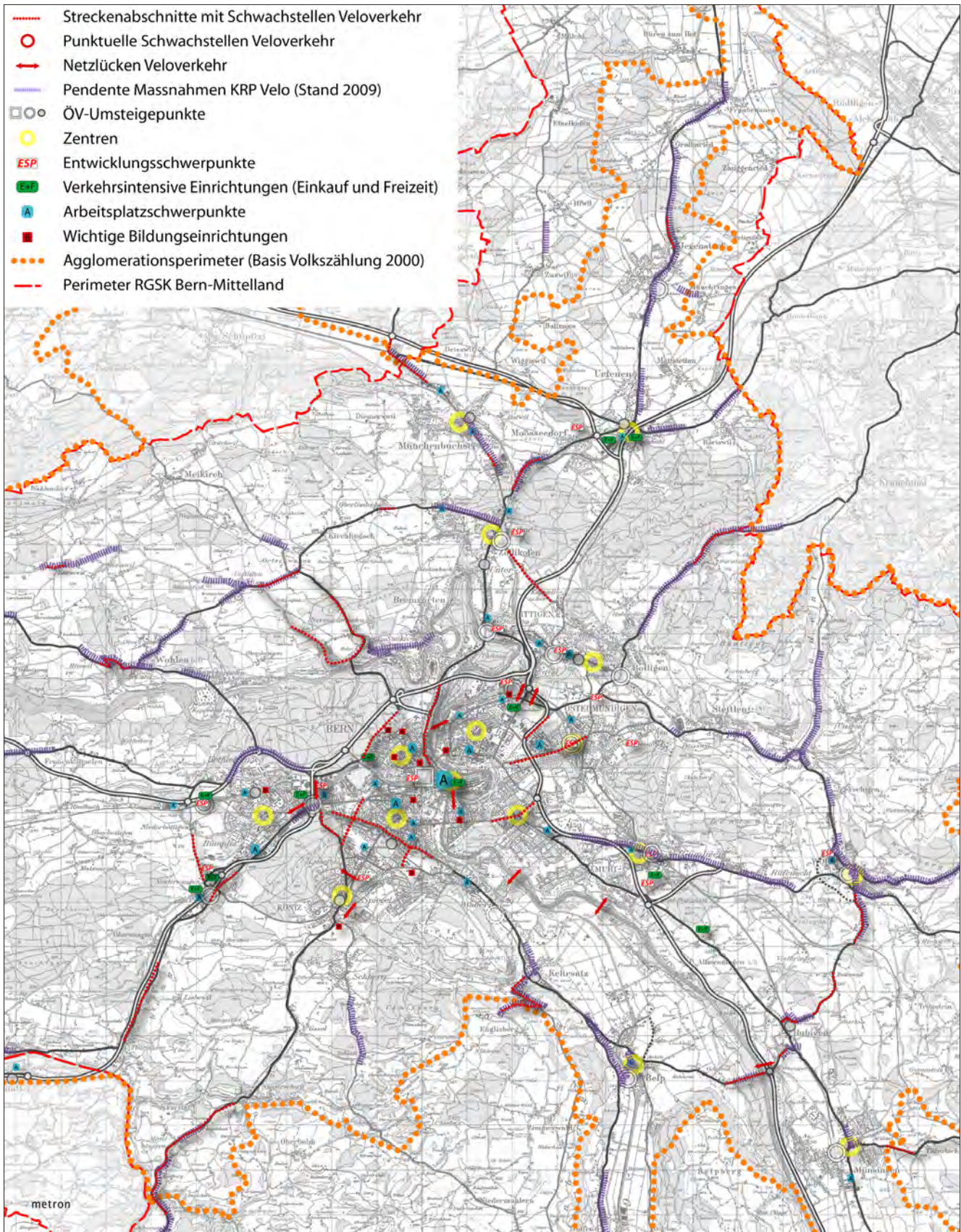


Abb. 13: Schwachstellen Veloverkehr

Kombinierte Mobilität

Die Auslastung der bestehenden Anlagen insgesamt (P+R und B+R) liegt in der Grössenordnung von 75–85%. Speziell zu erwähnen ist, dass die grossen P+R-Anlagen (z.B. Gümmenen, Münsingen, Kiesen und Worb Dorf) allesamt sehr gut ausgelastet bzw. überlastet sind. Die Auslastung der einzelnen Anlagen innerhalb der Korridore ist z.T. sehr unterschiedlich. Die Tatsache, dass die verschiedenen Anlagen innerhalb mehrerer Korridore sehr unterschiedlich ausgelastet sind, zeigt die Notwendigkeit geeigneter Koordinations- und Informationsmassnahmen. Wenn es gelingt, durch geeignete Informationen und allenfalls auch Tarifmassnahmen eine bessere Auslastung der Einzelanlagen auf den Linienbündeln herbeizuführen, können u.U. hohe Investitionskosten vermieden werden.

Ein Bedarf für die Erweiterung bestehender B+R-Anlagen wird als gegeben angenommen, wenn der Auslastungsgrad mehr als 80% beträgt. Nachfolgende Tabelle zeigt diejenigen B+R-Anlagen bei den Bahnstationen, wo gemäss Angaben der Transportunternehmen und/oder der Gemeinden bereits heute ein Auslastungsgrad von 80% erreicht oder überschritten wird (grau hinterlegt):

Station	Plätze	Station	Plätze
Belp	230	Niederscherli	80
Belp Steinbach	130	Niederwangen	30
Bigenthal	15	Oberdiessbach	90
Biglen	50	Oberwangen	10
Bolligen	50	Riedbach	30
Boll-Utzigen	110	Rosshäusern	60
Bowil	50	Rubigen	180
Brenzikofen	60	Rüfenacht	30
Büren zum Hof	20	Schalunen	10
Deisswil	20	Schönbühl RBS	130
Ferenbalm-Gurbrü	40	Schönbühl SBB	30
Fraubrunnen	180	Schwarzenburg	240
Gasel	30	Schwarzwasserbr.	10
Grafenried	95	Stalden i. E.	10
Grosshöchstetten	50	Stettlen	50
Gümmenen	180	Tägertschi	30
Jegenstorf	350	Thörishaus Dorf	20
Kaufdorf	50	Thörishaus Stat.	10
Kehrsatz	80	Thurnen	120
Kehrsatz Nord	30	Toffen	120
Kiesen	220	Urtenen	80
Konolfingen	260	Vechigen	10
Langenloh	20	Walkringen	40
Lanzenhäusern	50	Wichtrach	280
Laupen	150	Worb Dorf	200
Mittelhäusern	30	Worb SBB	80
Moos	50	Worboden	40
Münsingen	1000	Zäziwil	90
Neuenegg	30		

Tab. 11: Angebot an B+R-Anlagen und deren Auslastung bei beitragsberechtigten ÖV-Haltestellen (Grau: Auslastungsgrad > 80%)

Ein Bedarf an B+R-Anlagen bzw. Velostationen besteht zudem insbesondere bei der S-Bahnhaltestelle Wankdorf und beim Bahnhof Ostermundigen.

Im Bereich des grenzüberschreitenden Busverkehrs genügt mit dem Wachstum der Standort Schützenmatte immer weniger als Ein- und Aussteigepunkt.

2.2.2 Stärken-Schwächen-Analyse: Zustand 2030

Motorisierter Individualverkehr

Im Rahmen der angebotsorientierten Verkehrsplanung wurden wesentliche Bereiche der Stadt Bern und des Agglomerationskerns mit Dosierungssystemen versehen, die eine Verkehrszunahme in der Spitzenstunde am Morgen für die Lastrichtung stadteinwärts wie für die Spitzenstunde am Abend für die Lastrichtung stadtauswärts nicht zulassen. Dies führt zu einer weiteren Zunahme von Staus sowohl auf den Zugängen zum Agglomerationskern wie auch innerhalb des Zentrums auf dem HVS-Netz.

Auf der A1 und der A6 ist in der Region Bern bis 2030 mit grossen Staus zu rechnen, insbesondere zwischen Grauholz und Muri (A6) resp. Weyermannshaus (A1). Auch im äusseren Perimeter zwischen Muri und Rubigen (A6) sowie zwischen Schönbühl und Kirchberg (A1) wird die Streckenkapazität in den Spitzenstunden in der jeweiligen Lastrichtung regelmässig überschritten sein. Das ASTRA beabsichtigt mit Massnahmen im Rahmen des Programms „Engpassbeseitigung Nationalstrassennetz“ die wichtigsten Engpässe zu entschärfen.

Die bereits im ersten Agglomerationsprogramm festgestellten prognostizierten Schwachstellen für den Referenzfall 2020 bei einer Trendentwicklung haben auch für den Referenzfall 2030 Gültigkeit. Tendenziell werden sie verstärkt, wo dies überhaupt möglich ist. Insgesamt wird das Verkehrssystem im Agglomerationskern mehrheitlich gesättigt und es wird zunehmend eine Verlängerung der Verkehrsspitzenzeiten aufweisen. Folgende Auswirkungen können in den Spitzenstunden eintreten: Das HLS-Netz läuft zunehmend voll, es ist vermehrt mit Behinderungen und Staus zu rechnen.

- Derjenige MIV, der die Möglichkeit hat, weicht vom HLS-Netz auf das HVS-Netz und weiter auf das Netz der Nebenstrassen aus
- Bereits heute empfindliche Zugänge zum Agglomerationskern werden dadurch noch stärker belastet als heute
- Schleichwegrouten auf dafür nicht ausgebauten Strassen werden, sofern vorhanden, inner- und ausserhalb des Agglomerationskerns stärker genutzt. In den Kerngemeinden besteht das Risiko, dass das Quartiererschliessungsnetz vermehrt von Durchgangsverkehr benutzt wird. Diese Tendenzen werden aufgrund der weit verbreiteten Verwendung von GPS-Navigationssystemen zusätzlich gesteigert
- Der grössere Sättigungsgrad führt auch innerhalb des dosierten Zentrumsbereiches zu verstärkten Problemen für den strassengebundenen ÖV.

Die im Gesamtverkehrsmodell modellierte Abendspitze (17.00 – 18.00 Uhr) zeigt für den Trendzustand 2030 folgende Auslastung:

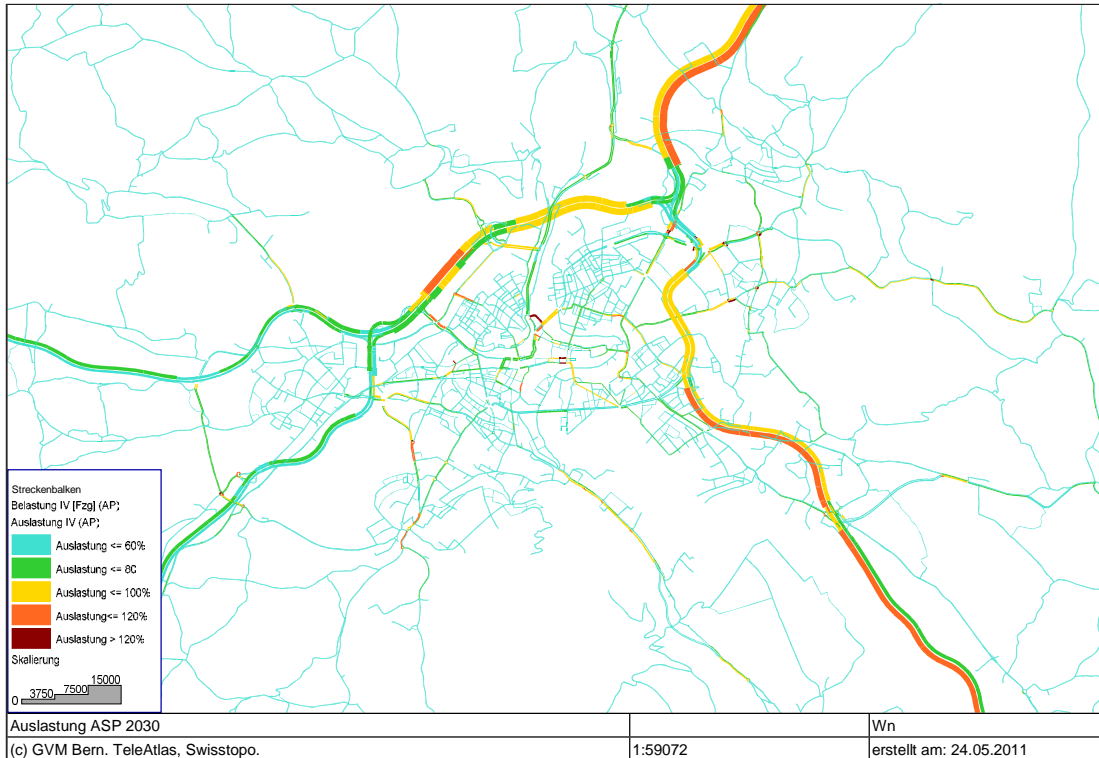


Abb. 14: Auslastungsplot Trendentwicklung MIV (ASP 2030) Quelle: GVM 2010

In der Abendspitze 2030 steigt die Auslastung insbesondere auf dem Autobahnring weiter an. Eine Auslastung von 80% kann zu einem stockenden Verkehrsfluss führen. Bereits kleine Störungen können zu Rückstaus führen, die sich meist erst nach Ablauf der Spitzenstunde wieder auflösen. Davon betroffen sind der gesamte Autobahnring und die Autobahnäste Richtung Thun und Zürich im Bereich der Kernagglomeration. Ohne weitere Massnahmen auf dem Nationalstrassennetz kommt es zu starken Überlastungen. Der Handlungsbedarf der Engpassbeseitigung ist deshalb sehr gross.

Im städtischen Netz ist der Anstieg relativ moderat, wohl unter anderem auch wegen des weitgehend gesättigten Netzes, dem dichten ÖV-Angebot und dessen geplanten Verbesserungen. Dank der Verkehrsabnahme um 10% im städtischen Netz während der letzten paar Jahrzehnte dürfte dieses Wachstum allgemein verkraftbar sein; an schon heute stark belasteten Knoten werden die Behinderungen aber massiv zunehmen.

Querschnittszahlen auf der Autobahn zeigen, dass ausserhalb des Agglomerationskerns die grössten Verkehrszunahmen zu erwarten sind. Insbesondere im Korridor Wangental aus Richtung Freiburg ist die Zunahme gross, was stark mit der Siedlungsstruktur und dem stark MIV-lastigen Verkehrsverhalten erklärbar ist. Im Auslastungsplot ist dies nicht sicht-

bar, weil auf diesen Strecken ausreichende Kapazitäten bestehen. Auf Achsen aus Gebieten mit ähnlichen Strukturen ist das Verkehrswachstum ebenfalls gross (z.B. Hinterkappelen, Worb – Gümligen, Worbletal/ Bolligenstrasse). Ähnlich starkes Wachstum wurde auf Tangentialstrecken (z.B. Landorfstrasse Köniz oder Verbindung Niederwangen – Brünnen) festgestellt.

Insgesamt nimmt der MIV in der Abendspitze (ASP) etwa gleich stark zu (+23%) wie über den ganzen Tag (DWV: durchschnittlicher Werktagsverkehr). Der Vergleich DWV zu ASP zeigt, dass es in Gebieten, die bereits ein stark gesättigtes System haben, zu einer Ausdehnung der Spitzenzeit kommen dürfte, da die ASP prozentual weniger zunimmt als der DWV (Bsp. Köniz). Von den regionalen Zufahrtsachsen (ohne Autobahn) ist die stärkste Zunahme in der ASP auf der Bolligenstrasse zu verzeichnen (Kernagglomerationsrand und Autobahnzubringer).

Die prognostizierten Auslastungen zeigen, dass alles daran gesetzt werden muss, den öffentlichen Verkehr in der Kernagglomeration leistungsfähig zu halten und eine konzentrierte Siedlungsentwicklung entlang von ÖV-Achsen umzusetzen.

Öffentlicher Verkehr

Gemäss Gesamtverkehrsmodell bis 2030 sind im Vergleich zum heutigen Zustand auf dem Schienennetz sehr starke Zunahmen zu erwarten. Auf dem Abschnitt Bahnhof Bern SBB – Ausserholligen ist mit einer Zunahme von bis zu 90% zu rechnen. Das stärkste absolute Wachstum ist auf dem Abschnitt Bahnhof Bern SBB – Wankdorf zu erwarten (+ 87'400 Fahrgäste/Tag, Fern- und Regionalverkehr). Auch auf den verschiedenen S-Bahnlinien muss mit Zunahmen von über 50% gerechnet werden.

In der Stadt Bern ist bis 2030 auf den Bus- und Tramlinien ebenfalls eine sehr starke Zunahme zu erwarten. Im Abschnitt Unitobler – Mittelstrasse (Linie 12 Länggasse) ist mit einem Wachstum von über 90% auf beinahe 20'000 Passagiere/Tag zu rechnen. Auf den Strecken Richtung Ausserholligen und Burgernziel sind Zunahmen zwischen 60 und 80% zu erwarten. Der Abschnitt Bahnhof – Hirschengraben wird mit über 130'000 Fahrgästen pro Tag (+59%) weiterhin der stärkst belastete Abschnitt sein.

Obwohl die Region Bern schon heute über ein gutes ÖV-Angebot verfügt, das in den kommenden Jahren zudem noch ausgebaut wird, sind für das Jahr 2030 mehrere Engpässe zu erwarten. Diese treten v.a. während den Spitzenzeiten auf.

S-Bahn-Bern	HB Bern inkl. Zufahrtsstrecken	Mit Bahn 2000, 1. Etappe, ist die Leistungsfähigkeit erreicht
	S33 Bern–Belp–Thun	Abschnitt Bern–Toffen
RBS	RBS Bern–Worb (S7)	Zwischen Bern und Worblaufen ist mit Überlastungen zu rechnen
	RBS Bahnhof Bern	Zusätzliche oder längere Züge können nicht aufgenommen werden
Bernmobil	<ul style="list-style-type: none"> – Bus 11: zwischen Insel und Bahnhof – Bus 12: zwischen Bahnhof und Uni Tobler – Bus 20: massiv zwischen Bahnhof und Gewerbeschule, Zufahrt ESP Wankdorf – Bus 21: zwischen Bahnhof und Rossfeld – Tram 9 und Bus 19: zwischen Sulgenau und Bahnhof 	Auf dem Netz von Bernmobil ist zu Spitzenzeiten mit einer Vielzahl von Engpässen zu rechnen.
Weitere	Postautolinie Richtung Hinterkappelen – Wohlen	

Tab. 12: Kapazitätsengpässe im ÖV

Der wichtigste Engpass ist der Knoten Hauptbahnhof Bern mit seinen Zufahrten von Ost (Wankdorf) und West (Ausserholligen) und dem überlasteten Tiefbahnhof RBS. Aber auch beim Tram- und Busnetz der Kernagglomeration besteht an verschiedenen Stellen zusätzlicher Kapazitätsbedarf (z.B. auf der Linie 20 Wankdorf, Linie 12 Längasse und Linie 21 Bremgarten). Bei den Strecken, die bereits heute in den Spitzenzeiten sehr stark belastet sind, wird sich das Problem in Zukunft noch verschärfen. Verbesserungen der Leistungsfähigkeit im städtischen ÖV werden deshalb in Zukunft weiterhin im Zentrum des Interesses stehen. Ebenfalls wichtig ist die Abstimmung der Betriebszeiten zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln, insbesondere zwischen SBB/BLS/RBS und Bernmobil. So sollte die Feinverteilung durch Bernmobil, Postauto und RBS auch für spät nachts im Hauptbahnhof Bern ankommende Züge möglichst vollständig gewährleistet werden.

Durch die potenzielle Rückverlagerung von der Autobahn auf das Hauptverkehrsnetz der Region wird das bereits stark ausgelastete HVS-Netz erheblich beeinträchtigt. Die Qualität und Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV wird massiv verschlechtert.

Es besteht zudem das Risiko, dass der finanzielle Druck bei der öffentlichen Hand zu einer Ausdünnung der Grundversorgung des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum führt und dadurch die Nachfrage beim MIV wieder steigt. Ein weiteres Bevölkerungswachstum, fortschreitende Zersiedelung und ein generell steigendes Mobilitätsbedürfnis können zu einer weiteren Verkehrszunahme auf der Strasse beitragen. Mögliche Kapazitätsengpässe beim ÖV (S-Bahn und ÖV in der Kernagglomeration) können dazu führen, dass die gewünschten Verlagerungsziele vom MIV auf den ÖV nicht wie geplant erreicht werden, da die Attraktivität des ÖV sinkt.

Fuss- und Veloverkehr

Es ist davon auszugehen, dass viele Schwachstellen wie mangelhafte Gestaltung des Strassenraums, Netzlücken oder die Verbesserung von intermodalen Schwachstellen bis 2030 behoben werden. Dadurch wird das bereits heute qualitativ hochstehende Netz weiter verbessert. Diese Massnahmen sowie eine geringere Attraktivität von MIV und ÖV durch Kapazitätsengpässe können zu einer Verschiebung des Modal Splits zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs führen. Diesen Trend kann das Aufkommen von Elektrobikes (Flyer) unterstützen, da damit Höhendifferenzen ohne grossen Kraftaufwand überwunden und grössere Distanzen einfacher mit dem Velo zurückgelegt werden können. Eine verträgliche Gestaltung des Strassenraums und die Anlage von durchgehenden radialen und tangentialen Velokorridoren erhalten damit eine erhöhte Priorität.

Massnahmen wie die Verbesserung der intermodalen Schnittstellen zur Erschliessung von Arbeitsplätzen (z.B. neue, sichere Velostation ESP Wankdorf für Arbeitspendler und -pendlerinnen von ausserhalb der Stadt, analog zur erstellten Anlage in St. Johann, Basel) oder eine konsequente Förderung des Velofreizeitverkehrs, die Verbesserung der Signalisationen und die Einführung von Bike Sharing im gesamten Agglomerationskern können den Langsamverkehr ebenfalls stärken. Um den Veloverkehr in der Region bis 2030 forciert zu stärken, wurde 2011 in der Langsamverkehrsplanung der RKBM die Vision postuliert, dass das Velo in der Region, insbesondere in der Agglomeration, das meist benutzte Verkehrsmittel für kurze Wege ist.

Es ist allerdings nicht davon auszugehen, dass alle Netzlücken geschlossen werden, insbesondere im Aareraum, wo aus Kostengründen oder wegen Konflikten mit dem Natur- und Landschaftsschutz gewisse Massnahmen gefährdet sind.

Durch den zunehmenden Druck im Strassenraum besteht das Risiko, dass der Veloverkehr bei mangelnder Strassenraumgestaltung vermehrt auf Trottoirs oder Fussgängerstreifen ausweicht. Folge davon sind ein höheres Konfliktpotenzial, eine tiefere Verkehrssicherheit sowie eine Immissionszunahme, wenn der Umsteigeeffekt zu wenig wirkt.

Kombinierte Mobilität

Die zunehmende Verkehrsüberlastung des Zentrums Bern und der Regionalzentren wird in Zukunft die Zugänglichkeit mit dem MIV weiter reduzieren, was zu einer Steigerung der Nachfrage nach P+R-Anlagen führen wird. An guten Standorten, d.h. insbesondere an Haltestellen mit RE-Halt, wird die Nachfrage zukünftig das Angebot übersteigen.

2.2.3 Handlungsbedarf Verkehr nach Teilräumen

Im Rahmen der verschiedenen Planungen der letzten Jahre (Infrastrukturausbauten Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung der ersten Generation (A- und B-Liste), Engpassbeseitigung Nationalstrassennetz, Ausbau S-Bahn und weitere Einzelmassnahmen) sind grössere Massnahmen vorgesehen, welche die Leistungsfähigkeit und die Verträglichkeit des Gesamtverkehrssystem erheblich zu verbessern vermögen, deren Wirkung allerdings erst in einigen Jahren zum Tragen kommt. Die wichtigsten Massnahmen, die voraussichtlich bis 2020 umgesetzt sein können, sind Doppelspurausbauten, Angebotsverbesserungen ÖV, Entflechtungsbauwerke im ÖV, Tramprojekte in den Kerngemeinden, Fussgänger- und Velobrücken in der Stadt Bern, die Verkehrssanierung Worb und diverse Ortsdurchfahrten in der Region.

Der Kanton und die RKBM unternehmen grosse Anstrengungen, um die schon bekannten Massnahmen umzusetzen. Die für die Region wirkungsvollsten Massnahmen im Bahnhof Bern, auf dessen Zufahrtstrecken und auf dem Nationalstrassennetz (A1 und A6, inkl. der damit angestrebte Rückbau der A6 im Raum Bern - Muri zu einer Stadtstrasse) stehen im gesamtschweizerischen Abwägungsprozess und werden kaum vor 2025 verwirklicht sein.

Die Analyse der bestehenden Bauzonen und der Potenzialflächen (Voranggebiete Wohnen und/oder Arbeiten) hat gezeigt, dass nicht immer genügend Kapazitäten auf dem Strassennetz zur Verfügung stehen werden und/oder der Modal Split in einzelnen Gebieten eher MIV-lastig ist. Bei MIV-lastigem Modal Split führen Siedlungserweiterungen voraussichtlich zu einer starken Verkehrszunahme auf dem Strassennetz, sofern das ÖV-Angebot nicht entsprechend ausgebaut werden kann. Es ist davon auszugehen, dass in solchen Räumen eine Umsetzung aller geplanten Potenzialflächen einen zusätzlichen Handlungsbedarf, d.h. den lokalen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nach sich ziehen würde oder dass einzelne Gebiete mit grösseren Potenzialflächen erst realisiert werden können, wenn die bereits geplanten Massnahmen umgesetzt sind. Deshalb geniesst in diesen Räumen eine optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr höchste Priorität.

Nachfolgend werden die einzelnen Korridore aufgrund der vorherrschenden Siedlungsstruktur, des Modal Splits und der geplanten Massnahmen charakterisiert. Obwohl viele der bereits geplanten Massnahmen noch nicht vollständig gesichert sind, findet zwischen geplanten Massnahmen und möglicher Siedlungsentwicklung ein Wechselspiel statt. Dies wurde bei der Beurteilung von potenziellen Siedlungsentwicklungsflächen berücksichtigt. Beurteilt wird ebenfalls, ob ein zusätzlicher Handlungsbedarf besteht, der über diese bereits geplanten Massnahmen hinausgeht.

Von den folgenden Korridoren befinden sich der östliche Teil des Kiesen-
tals, der südliche Teil der Region Gantrisch, das nord-westliche Gebiet des
Frienisberg, sowie ein Teil des Laupenamtes ausserhalb des Agglomerati-
onsperimeters.

Kernstadt und Kernagglomeration

Aufgrund der zentralen Lage und der guten ÖV-Erschliessung weisen die
zur Diskussion stehenden Standorte der Stadt Bern (ESP-Standorte und
Potenzialflächen Viererfeld, Waldstadt und Bern West) einen optimalen
Modal Split auf. Aufgrund der Dimensionen der Gebiete und des Entwick-
lungspotenzials wären zusätzliche Infrastrukturen notwendig, um aus-
reichende Kapazitäten zu schaffen. In diesem Zusammenhang ist dem Pro-
blem der Netzredundanz vermehrt Beachtung zu schenken. Abhängig von
der Grösse der Entwicklungsgebiete sind auch grundsätzliche Angebots-
verbesserungen und Infrastrukturmassnahmen wie beispielsweise eine
Verdichtung der Linie 17 Bahnhof (Köniz Weiermatt) oder eine Umstellung
der Linie 20 (Bahnhof - Wyler) auf Trambetrieb und deren Verlängerung so-
wie Ausbauten an den angrenzenden Knoten zu prüfen. Im Länggassquar-
tier wird sich die Frage der Umstellung der ÖV-Linie auf Tram aufgrund des
bereits heute hohen Fahrgastaufkommens in absehbarer Zeit, unabhängig
von einer weiteren grösseren Entwicklung, stellen.

Im Raum Bern West bestehen optimale Voraussetzungen für Siedlungser-
weiterungen. Das ÖV-Angebot ist gut ausgebaut (S-Bahn, Tram Bern West),
eine gute Grundversorgung ist vorhanden (u.a. Westside) und mehrere
Strassenabschnitte wurden mit dem Tram Bern West neu umgestaltet.
Insgesamt bestehen genügend Kapazitätsreserven. In Abhängigkeit von
der Siedlungsentwicklung im Raum Bern West, Niederbottigen, könnte
eine Verlängerung der Tramlinie notwendig werden. Für Rosshäusern und
Riedbach wird der Halbstundentakt angestrebt.

Im öffentlichen Verkehr besteht der grösste Handlungsbedarf im Knoten
Bern und den Zufahrtsstrecken im Westen/Holligen und im Osten Wyler/
Wankdorf (Projekt Zukunft Bahnhof Bern ZBB). Es geht dabei v.a. um eine
Erhöhung der Leistungsfähigkeit sowie um einen Ausbau der Publikums-
anlagen in und um den Bahnhof. In der Innenstadt ist die Belastung wegen
der Bündelung der Linien sehr hoch. Es braucht eine bessere Abstimmung
der verschiedenen Nutzungen (ÖV, MIV, LV, Anlieferung, Taxi) und das
Offenhalten einer zweiten Tramachse. Im Zusammenhang mit Tram Region
Bern ist ein übergeordnetes Verkehrsmanagement erforderlich, um die
Funktion des Verkehrssystems zu gewährleisten. Ein Handlungsbedarf
besteht auch in der besseren Erschliessung der Spitäler (Insel, Lindenhof,
UPD Waldau). In der gesamten Kernstadt soll der öffentliche Verkehr im
Strassenraum so weit wie möglich priorisiert werden.

Um das Verkehrssystem langfristig leistungsfähig zu halten, besteht ein
grosser Handlungsbedarf in der Engpassbeseitigung der Nationalstrassen
im Bereich der Kernagglomeration. Bis 2012 wurden Vertiefungsstudien
durch das ASTRA durchgeführt und Varianten geprüft. Mit dem Bypass Ost

bietet sich im Abschnitt Bern bis Muri die Chance für einen Rückbau der stark trennenden Autobahn A6 zu einer stadtverträglichen Stadtstrasse und damit zu umfassenden Aufwertungen von Stadtquartieren - z.B. beim Freudenbergerplatz - und zu Siedlungsentwicklungen entlang der neuen Stadtstrasse, insbesondere im Gebiet Saali, Melchenbühl. Die Planungen dieser Entwicklungsgebiete müssen gemeindeübergreifend und in Abstimmung mit dem Autobahnrückbau und den neuen Knotenanschlüssen erfolgen. Auf der nördlichen Autobahn werden ebenfalls Varianten geprüft, die zur Engpassbeseitigung beitragen. Seitens Kanton, der Region Bern-Mittelland und der Stadt Bern werden Lösungsansätze angestrebt, die zu einer Reduktion der Lärm- und Luftbelastung der betroffenen Quartiere führt. Die Umsetzung der Engpassbeseitigung wird zeitlich einen längeren Horizont haben. Zur Erhöhung der kurzfristigen Kapazität ist in der Kernagglomeration und den angrenzenden Zufahrtsachsen das Optimierungspotential auf den bestehenden Infrastrukturen mit weitgehenden Verkehrsmanagementmassnahmen auszuschöpfen.

Bern Nord (Münchenbuchsee, Moosseedorf, Urtenen-Schönbühl, Jegenstorf, Zollikofen, Ittigen)

Das Hauptstrassennetz im Raum Moosseedorf – Urtenen wurde kürzlich saniert und die Leistungsfähigkeit des Autobahnanschlusses Schönbühl erhöht. Diese Kapazitätserweiterungen wurden aber durch das Verkehrswachstum innert kurzer Zeit ausgeschöpft. Der südöstliche Teil von Münchenbuchsee wird ebenfalls durch diesen Anschluss via Seedorffeldstrasse oder in Richtung Bern über die stark belastete Ortsdurchfahrt Zollikofen erschlossen. Betreffend Modal Split-Verteilungen weist dieser Raum zwar relativ günstige Werte auf, der ÖV- und LV-Anteil ist aber immer noch bedeutend geringer als in den Kerngemeinden (v.a. in Urtenen). Eine stärkere Siedlungsentwicklung in diesem Raum wäre ohne grössere Verschiebungen im Modal Split und Infrastrukturmassnahmen kaum zu bewältigen. In diesem Raum geniesst eine gute Abstimmung von Siedlung und Verkehr höchste Priorität. Die Optimierung der bestehenden Anlagen stehen deshalb auch in diesem Raum im Vordergrund. Zudem soll der Mehrverkehr wenn möglich durch ÖV und LV zu bewältigen sein. Misslänge dies, bestünde grosser Handlungsbedarf beim Ausbau der Strasseninfrastruktur. Im gesamten Bereich Bern Nord muss deshalb der öffentliche Verkehr im Strassennetz priorisiert werden.

Auch im Raum Zollikofen und Ittigen zeichnen sich in Spitzenzeiten Kapazitätsengpässe mit zunehmender Behinderung ab. Der Modal Split ist jedoch ÖV- und LV-freundlicher. Der zur Diskussion stehende Halbanschluss Grauholz mit dem Zubringer ESP Zollikofen würde eine optimale Erschliessung der potenziellen Neubaugebiete sicherstellen. Dieser Anschluss steht in Abhängigkeit zum 8-Spur-Ausbau zwischen Schönbühl und Weyermannshaus und wird kaum vor 2030 realisierbar sein. Die Gemeinde Zollikofen beabsichtigt, die Linienführung im Rahmen der ESP-Richtplanung festzulegen.

Worblental (Bolligen, Ostermundigen, Stettlen, Vechigen)

Zum heutigen Zeitpunkt ist das Strassennetz im Raum Wankdorf und auf der Bolligenstrasse sehr stark ausgelastet. Die Neuorganisation des Wankdorfplatzes und die geplanten Massnahmen (Engpassbeseitigung Nationalstrassennetz, Korrektur Bolligenstrasse, welche ein umfassendes Verkehrsmanagement erst erlaubt) vermögen die Situation fürs Erste zu entschärfen. Aufgrund der zahlreichen Bauprojekte im Raum Wankdorf und in Ostermundigen sowie eines MIV-lastigen Modal Splits im stadtfüreren Worblental (v.a. in den Hanglagen in Vechigen) ist aber mit bedeutendem Mehrverkehr zu rechnen, welcher auch mit den Infrastrukturausbauten kaum verkraftbar ist. Deshalb sind Potenzialflächen mit ÖV-Erschliessung (Stettlen entlang RBS-Linie) klar zu priorisieren und weitere erst zu einem späteren Zeitpunkt umzusetzen. Für den Raum Ostermundigen Nord werden voraussichtlich weitere Verbesserungen bei der ÖV-Erschliessung notwendig. Im Bereich Wankdorf, Papiermühlestrasse, Bernstrasse muss der öffentliche Verkehr im Strassennetz priorisiert werden. Analog zu den Velozufahrten aus dem Raum Bern Nord (Velobahn aus Richtung Zollikofen bis Wankdorf) besteht ein Handlungsbedarf für den Veloverkehr auf der Zufahrtsachse des Worblentals (A-1 Projekt) und in Ost-West-Richtung der Kernagglomeration.

Worb und Muri

Durch die geplanten Massnahmen in diesen Räumen (Verkehrssanierung Worb und Gesamtsanierung A6) kann die verkehrliche Situation entschärft werden. Im Zusammenhang mit dem ESP Gümligenfeld und der Leistungsgrenze auf der Thunstrasse in Muri besteht ein Handlungsbedarf. Ein Doppelspurausbau der Tramlinie 6 und eine Priorisierung des ÖV werden notwendig. Für neue grössere Einzonungen im Raum Muri Gümligenfeld und Melchenbühl müssen zuerst verkehrliche Abwägungen getroffen werden. Diese grösseren Entwicklungen stehen in engem Zusammenhang mit den Massnahmen der A6 (Engpassbeseitigung).

Kiesental

Die Verkehrssanierungen Worb und Münsingen verbessern die lokale Verträglichkeit des regionalen Basisnetzes, führen aber zu keinen wesentlichen Kapazitätssteigerungen des Netzes bezüglich Anschluss an das HLS-Netz. Die Anbindung des Kiesentals mit dem MIV an das HLS-Netz Richtung Bern erfolgt weiterhin durch die Siedlungsgebiete von Grosshöchstetten, Konolfingen und Münsingen. Eine gute Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist deshalb in diesem Raum von besonderer Bedeutung. Grössere Einzonungen mit ungenügender ÖV-Erschliessung sind in diesem Raum besonders kritisch. Innerhalb des Korridors weisen einzelne Knoten in den Spitzenzeiten kritische Belastungen auf, welche zu Behinderungen führen. Einzelne Ortsdurchfahrten (u.a. Grosshöchstetten, Zäziwil, Bowil) haben kritische Belastungen mit Verträglichkeitsdefiziten. Mehrere Ortschaften haben Defizite in Bezug auf Schulwegsicherheit.

Aaretal

Die Sanierung der Ortsdurchfahrt Münsingen verbessert die lokale Verträglichkeit und in Kombination mit der Entlastungsstrasse Nord würde die Korridor Kapazität leicht erhöht. Kritisch bleibt aber der Bereich Autobahnanschluss Rubigen und Kreisel Rubigen, wo die Verkehrsströme aus dem Gürbe- und dem Aaretal zusammenfliessen. Ein zusätzlicher Handlungsbedarf beschränkt sich vor allem auf den Abschnitt Autobahnanschluss Rubigen und Kreisel Rubigen. In Münsingen Süd steht eine ZMB zu einem allfälligen Autobahnanschluss Süd noch aus. Aufgrund des relativ guten Modal Splits im Aaretal (v.a. Münsingen) und bahnhofsnahe Potenzialflächen (Rubigen) ist davon auszugehen, dass der MIV im Aaretal nur beschränkt ansteigen wird, insbesondere nach der Einführung des 15'-Takts der S-Bahn. Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahn ist eine zwingende Voraussetzung für die nachhaltige Weiterentwicklung des Aaretals.

Gürbetal

Die MIV-Erschliessung des Gürbetals in Richtung Bern und in Richtung HLS-Netz erfolgt über das regionale Basisnetz durch Belp. Innerhalb des Siedlungsgebietes sind die Verträglichkeitsgrenzen erreicht. Zudem bestehen keine Kapazitätsreserven mehr auf der Seftigenstrasse in Richtung Bern und Kapazitätseingänge beim Autobahnanschluss Rubigen. Deshalb sind grössere Siedlungsentwicklungen ohne Modal Split-Verschiebungen oder weiteren infrastrukturellen Massnahmen kritisch zu beurteilen. Die geplante S-Bahnhaltestelle Kleinwabern, die mit der Tramverlängerung das direkte Umsteigen ermöglicht, begünstigt einen besseren Modal Split. Erforderlich ist eine Beschleunigung der S-Bahn (bessere Einbindung in den Knoten Thun). Ein weiterer Handlungsbedarf besteht in der besseren Anbindung der Siedlungsgebiete an die S-Bahn.

Region Gantrisch

Die Strassenbelastung im Raum Gantrisch ist im Vergleich zur Agglomeration Bern in der Regel gering. In einzelnen Ortschaften und entlang einzelner Strecken gibt es Defizite in Bezug auf Schulwegsicherheit oder allgemeiner Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr auf der Kantonsstrasse. Kritisch sind hingegen die Anschlussverhältnisse an das HLS-Netz und in Richtung Bern, da stark belastete Strassenabschnitte und dichte Siedlungsgebiete (Köniz, Belp etc.) durchquert werden müssen. Als Zentren 3. bzw. 5. Stufe sind Schwarzenburg und Riggisberg wichtig für die Entwicklung der Region und sollen gestärkt werden. Während die Potenzialflächen im Raum Schwarzenburg eine gute ÖV-Erschliessung aufweisen, sind die Vorhaben in Riggisberg aus verkehrlicher Sicht kritischer zu beurteilen (tiefe Erschliessungsqualität, Hanglagen etc.). Eine Herausforderung im Gebiet Gantrisch stellt die Bewältigung des Freizeitverkehrs dar: Besseres ÖV-Angebot, Besucherlenkung MIV.

Köniz

Im Raum Köniz ist das Strassennetz bereits heute ausgelastet, es bestehen keine Kapazitätsreserven mehr. Allerdings hat sich gezeigt, dass sich das Mobilitätsverhalten laufend der Stadt Bern angleicht, also der MIV-Anteil sinkt und die ÖV- und LV-Anteile steigen. Die Umstellung der Buslinie 10 auf Tram, die Taktverdichtung der S-Bahnlinien sowie die Verlängerung der Tramlinie 9 wird diesen Trend voraussichtlich verstärken. Es wird davon ausgegangen, dass ein Grossteil des potenziellen Mehrverkehrs durch Siedlungserweiterungen durch den ÖV und den LV abgefangen werden kann. Die zunehmende Belastung der tangentialen Verbindung von Köniz nach Niederwangen erhärtet den Handlungsbedarf zur Verbesserung der Verträglichkeit.

Wangental

Im Wangental von Niederwangen bis Neuenegg bestehen noch Kapazitätsreserven auf dem Strassennetz. Es besteht aber ein Handlungsbedarf bezüglich Verträglichkeit. Der Korridor weist einen MIV-lastigen Modal Split auf (insbesondere Neuenegg). Da sich der Mehrverkehr auch auf den Kernbereich der Agglomeration sowie den kritischen Autobahnring verteilen wird, sind Siedlungserweiterungen ohne Modal Split-Verbesserungen kritisch. Bereits heute sind starke Verkehrszunahmen auf der tangentialen Verbindung Niederwangen – Niederbottigen – Brünnen feststellbar. Ein besseres Angebot der S-Bahn mit Überprüfung der Haltepolitik steht deshalb im Vordergrund.

Frienisberg

Aufgrund der eher ländlichen Siedlungsstruktur und des Fehlens von leistungsfähigen schienengebunden Verkehrsmitteln erfordert dieser Raum eine differenzierte und auf Qualität orientierte Siedlungsentwicklung. Die Potenzialflächen im Raum Hinterkappelen sind aufgrund der guten ÖV-Anbindung und der Nähe zu Bern wenig problematisch.

Laupenamt

Mit der Einführung des Halbstundentaktes auf der S2 konnte die ÖV-Anbindung an die Stadt Bern verbessert werden. Die geplante Umstrukturierung des Bahnknotens Laupen und die damit verbundene städtebauliche Entwicklung und Aufwertung wird die Region Laupen / Böisingen weiter stärken.

Beurteilung Gesamtregion

Grössere Gebietsentwicklungen in den Kerngemeinden haben bessere Voraussetzungen, zusätzliche Mobilität über den ÖV und LV abzuwickeln. Sie sind im stark bebauten Raum jedoch abhängig von den bereits aufgeführten Massnahmen und sollten im Hinblick auf deren Umsetzung hin geplant werden. Teils betreffen die Gebiete mehrere Gemeinden. Insbesondere im Raum Saali, Melchenbühl sind die Gemeinden Bern, Muri und Ostermundigen involviert. Die Abstimmung von Siedlungsentwicklungen mit diesen neuen Infrastrukturbauten und die Rückbauten der A6 bedürfen gemeindeübergreifender Planungen, um die grösstmögliche Qualität und einen breiten Nutzen zu erreichen.

Als tendenziell problematisch werden Teilräume eingeschätzt, in denen entweder sehr viele Potenzialflächen bei limitierten Kapazitäten im Strassennetz ausgeschieden wurden (Bern Nord), oder wo aufgrund des aktuellen Modal Splits (Neuenegg) oder der Lage der Potenzialflächen (Hanglagen im Worblental) bei weiteren Siedlungserweiterungen mit einem übermässig grossen Wachstum beim MIV zu rechnen ist. Dies bedeutet nicht, dass in diesen Räumen keine Potenzialflächen genutzt werden können, sondern dass Entwicklungen mit dem gesamten Verkehrsangebot zu überprüfen sind und entsprechend verkehrliche Massnahmen entwickelt werden müssen, wenn der Siedlungsdruck steigt.

3. Ziele und Strategie

3.1 Übergeordnete Zielsetzung

3.1.1 Nachhaltige Entwicklung als Leitthema für die Landschafts- und Siedlungsentwicklung

Die Entwicklung in der Region Bern-Mittelland soll auf die drei Säulen der nachhaltigen Entwicklung ausgerichtet werden: ökologische, ökonomische und soziale Ziele, Konzepte, Strategien und Massnahmen im Einklang. Die hier umrissenen Inhalte schöpfen die heutigen gesellschaftlichen und politischen Spielräume aus.

Im Rahmen der Gegebenheiten wird eine Siedlungsstruktur entwickelt, die optimale Bedingungen für die weitere gesellschaftliche, kulturelle und wirtschaftliche Entwicklung schafft. Das ausgewiesene Siedlungswachstum wird vor allem dort entwickelt, wo eine optimale Vernetzung mit der inneren Siedlungsstruktur möglich ist. Die Grundstruktur der besonders zu entwickelnden Siedlungsräume gibt das schienengebundene Netz des öffentlichen Verkehrs vor. Zwecks langfristiger Begrenzung des Siedlungsflächenwachstums nach aussen, soll die Siedlungsentwicklung nach innen verstärkt gefördert werden. Dies gilt grundsätzlich für alle Gemeinden, wobei je nach Siedlungsform differenziert werden muss.

Landschaft und Topographie geben die Spielregeln für die Siedlungsentwicklung und für die Planung der technischen Infrastrukturen vor. Die Siedlungsentwicklung des zentralen Bereichs der „Hauptstadtregion Schweiz“ ordnet sich harmonisch in die Landschaft und Topographie ein. Die Vielfalt der verschiedenen Landschaften ist eine wichtige Grundlage für die weitere Landschafts- und Siedlungsentwicklung. Die urbanen Räume und die ländlichen Siedlungsstrukturen und Landschaften sind Teile eines symbiotischen Ganzen. Die nachhaltige Weiterentwicklung von Naturräumen, Kulturlandschaften sowie Erholungs- und Freiräumen ist eine Kernaufgabe der Region.

Komplementär zur vernetzten inneren Siedlungsstruktur an den Achsen des öffentlichen Verkehrs werden die ländlichen Räume entwickelt. Dabei geht es um die sozio-ökonomische und kulturelle Entwicklung, um ein angepasstes Erschliessungssystem und um Landschaft und Ortsbilder. Der „Regionale Naturpark Gantrisch“ ist in diesem Sinn ein wichtiges Vorhaben, das für die anderen ländlichen Räume Vorbildcharakter hat.

3.1.2 Nachhaltiges Gesamtverkehrssystem

Das Verkehrssystem wird verstärkt auf eine nachhaltige Entwicklung ausgerichtet und die Erreichbarkeit mit einem leistungsfähigen, umweltschonenden und kostengünstigen Gesamtverkehrssystem sichergestellt. Dies trotz der erwarteten Verkehrszunahme. Alle Möglichkeiten müssen koordiniert eingesetzt werden, um diese Ziele zu erreichen.

3.2 Räumliches Entwicklungsleitbild

Das Leitbild wird nach dem Grundsatz der nachhaltigen Entwicklung erarbeitet, sowohl für die Struktur als Ganzes, wie auch für die Teilsysteme. Es wird das Bild eines offenen Rasters für einen komplexen Lebensraum entworfen. Dieser Lebensraum ist nach innen und aussen vielfältig vernetzt und passt sich laufend neuen Herausforderungen an. Das räumliche Entwicklungsleitbild des RGSK Bern-Mittelland nimmt die Idee des Raumkonzeptes Schweiz mit der Hauptstadtregion auf und konkretisiert deren Inhalte im Perimeter der RKBM.

3.2.1 Leitbild Struktur

Der Raum Bern-Mittelland ist eingebunden in ein Netz übergeordneter Entwicklungsachsen. Bern liegt im Kreuzungsbereich der südlichen mittelländischen Achse zwischen Zürich und dem Raum Lausanne – Genf und dem Nord-Süd-Achsen-Bündel Oberitalien – Brig – Thun – Bern – Basel. Diese Achse ist beidseitig aufgesplittet: Im Süden durch die Anbindung des Berner Oberlands und im Norden und Westen durch Neuchâtel und Biel - Jura.

Insgesamt 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. Selbstverständlich bleibt dabei die Innenstadt Bern das übergeordnete wahrnehmbare Hauptzentrum der Agglomeration Bern und der RKBM. Dieser Prozess der inneren Neuausrichtung wird unterstützt durch die Ergänzung des radialen Strassensystems mit dem Ausbau der Systeme des öffentlichen Verkehrs (S-Bahn, Bau von neuen Tramlinien, Einführung von tangentialen Buslinien, neuen Knoten).

Ausserhalb der Kernagglomeration erfüllen regionale Zentren überkommunale Funktionen, z.B. Arbeitsplatzstandort und Versorgung des ländlichen Raums. Diese sind bei strategischen Planungen und bei der Ansiedlung von überregionalen und überkommunalen Nutzungen entsprechend ihrer Zentrumsfunktion zu bevorzugen.

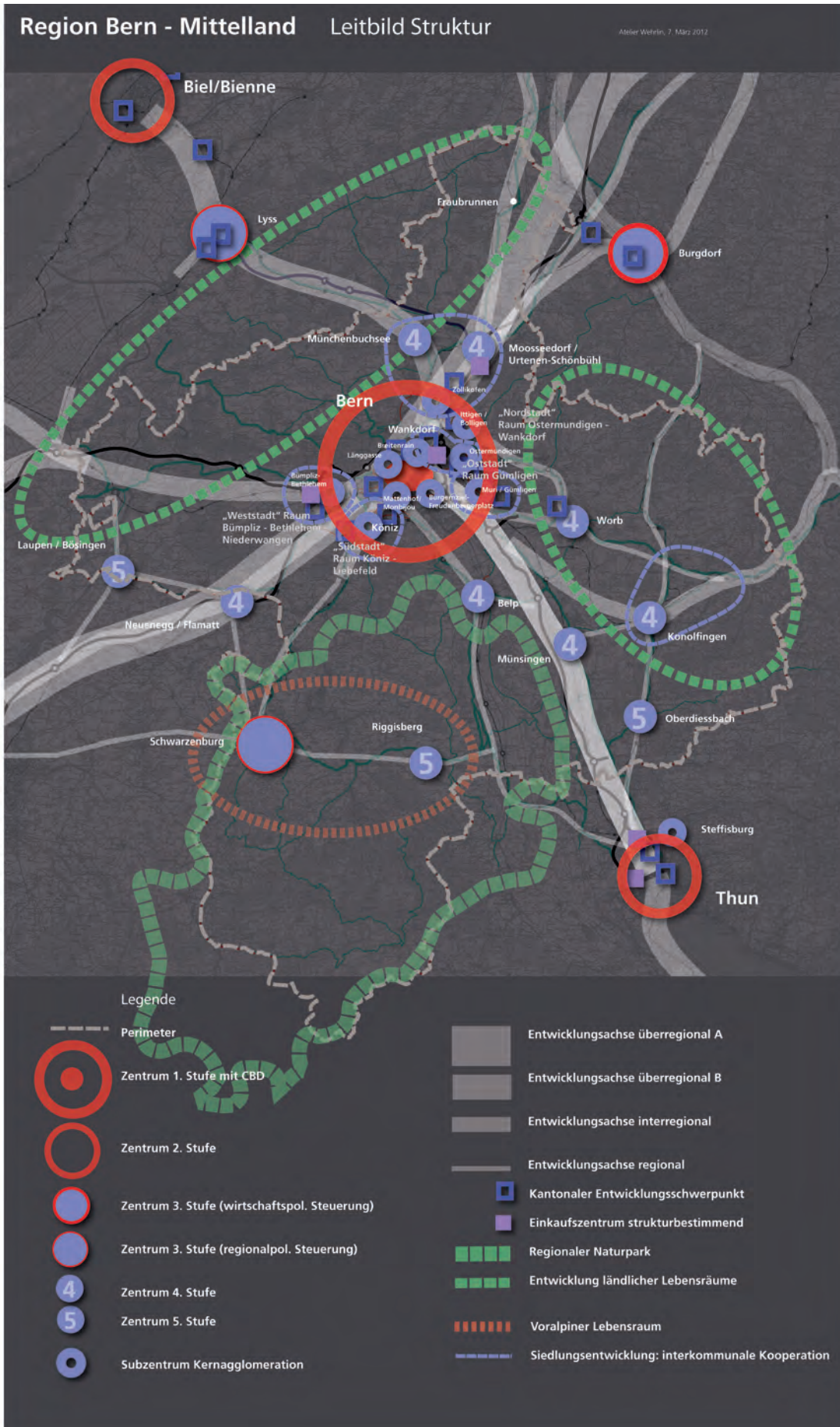


Abb. 15: Leitbild Struktur der Regionalkonferenz Bern-Mittelland

3.2.2 Zielbild als Ganzes

Das räumliche Gesamtbild der Region wird als Symbiose zwischen Landschaft und Besiedlung verstanden und entsprechend weiterentwickelt. Landschaft, topographische Gegebenheiten und Naturhaushalt sind wegweisend für die Besiedlung. Die Wechselwirkungen zwischen Landschaft und Siedlung, ländlichen und städtischen Räumen, sind für alle Teile nutzbringend. Die Entwicklungsachsen bilden ein offenes urbanes System, an dem sich die Siedlung konzentriert; Siedlung wird dort angelagert und schrittweise verdichtet.

Komplementär zu den verdichteten Siedlungsräumen sollen auch im Umfeld der Entwicklungsachsen Grünräume erhalten bleiben. Diese „Inneren Landschaften“ dienen der Naherholung, dem ökologischen Gleichgewicht und dem Stadtklima. Die Festlegung der Siedlungsgrenzen innerhalb der Entwicklungsachsen zu den „Inneren Landschaften“ ist in den meisten Fällen eine interkommunale Aufgabe. Demgegenüber bleibt der Spielraum zur Bestimmung der Siedlungsgrenzen meist auf lokaler Ebene, wenn es darum geht, die Grenzen der punktförmigen, eher ländlichen Siedlungen zu einer weiteren „Äusseren Landschaft“ zu bestimmen.

Nachstehend wird in einem Schema das Zusammenspiel zwischen den Siedlungsräumen an Entwicklungsachsen und der „Inneren und Äusseren Landschaft“ dargestellt.

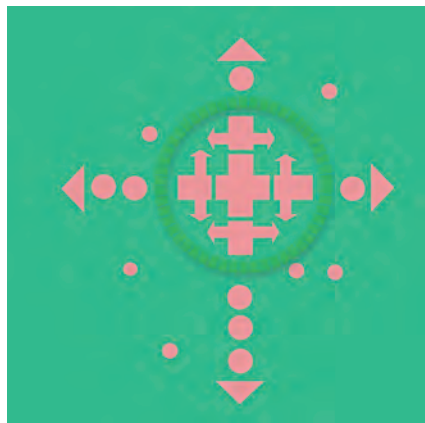


Abb 16: Schema: Verzahnung der Siedlungsstrukturen mit der „Inneren“ und der „Äusseren Landschaft“. Das „Grüne Band“ umfasst die „Innere Landschaft“ der Kernagglomeration und bildet einen Übergang zur „Äusseren Landschaft“

Grünes Band

Die Kernagglomeration wird durch ein „Grünes Band“ gegen aussen umschlossen. Zu diesem „Grünen Band“ gehören im Norden der Bremgartenwald und der Hügelzug Frienisberg - Mannenberg - Bantiger sowie die weiteren Ausläufer des Emmentaler Hügellandes. Das „Grüne Band“ setzt sich fort über den Dentenberg, den Grosse Hünenliwald und die Ebene beim Zusammenfluss von Aare und Gürbe. Der Kreis wird durch die Weiterführung des „Grünen Bandes“ durch das Gurtentäli und den Raum Landorf sowie durch das Moos Niederwangen bis an die Aare beim

Bremgartenwald geschlossen. Dieses „Grüne Band“ wird weiterhin land- und forstwirtschaftlich genutzt. Es verhindert das Auswuchern der Siedlungsgebiete der Kernagglomeration und schafft die erforderlichen grünen Ausgleichsräume. Das „Grüne Band“ vermittelt auch zwischen „Äusserer und Innerer Landschaft“ und ist ein Freiraum mit „Dienstleistungsfunktion“ für die Siedlung: Naherholung, ökologische Funktionen (Lebensräume und Vernetzung), Siedlungsrand „Torfunktionen“.

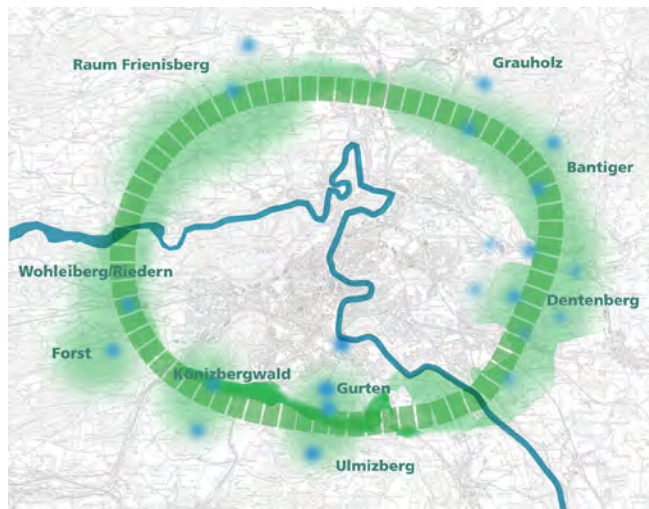


Abb. 17: Das Grüne Band umschliesst die Kernagglomeration. Es handelt sich um ein System von verschiedenen Freiräumen und offenen Landschaften, die zusammen zu einem Ring führen, die eine Verbindung zwischen der Bebauung der Kernagglomeration und der äusseren Landschaft und den äusseren Siedlungen und Siedlungsbändern schafft. Die Ausgestaltung dieses Freiraumsystems, das eine Reihe von wichtigen Hügeln (blaue Punkte) einschliesst, unterliegt der regionalen und lokalen Landschafts- und Nutzungsplanung

Landschaft als Alleinstellungsmerkmal

Mehr als die drei Metropolitanregionen der Schweiz verfügt die zentrale Region der „Hauptstadtregion Schweiz“ über Siedlungsstrukturen, die eng mit der Landschaft verknüpft sind und nicht oder nur sehr beschränkt die Nachteile grösserer urbaner Räume haben. Diese Qualitäten, die auch im Standortwettbewerb sehr geschätzt werden, sollen nicht durch unbedachte Auffüll- und Siedlungsergänzungsstrategien gefährdet werden. Städtebaulich und ortsbaulich verträgliche Verdichtungen an geeigneten Lagen sind jedoch sehr erwünscht.



Abb. 18: Grüner Aareraum um die Altstadt von Bern

3.2.3 Leitbild Landschaft

Landschaftsprägung

Der Lauf des Aaregletschers und seiner Moränen und die Ausläufer des Rhonegletschers haben den Raum der Region Bern-Mittelland stark geprägt. Der Flussraum der Aare und das Aaretal sind die zentralen Elemente der Landschaft. Der Raum der Aare bildet sozusagen das „Rückgrat“. In einer Aareschleufe wurde auch die Stadt Bern gegründet, die nach wie vor den zentralen Fokus dieser Region am Rand der Voralpen bildet. Räumlich eng verbunden mit dem südlichen Aaretal ist das Gürbetal. Dazwischen liegt die Moränenlandschaft Belpberg - Noflen - Längenbühl.

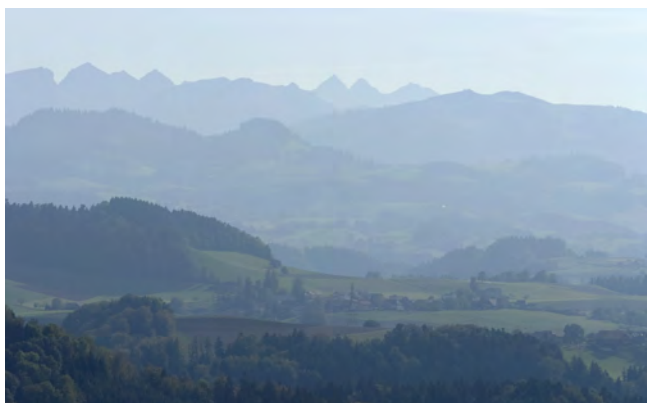


Abb. 19: Die Region Bern ist geprägt von ausserordentlichen landschaftlichen Qualitäten

Der voralpine Raum Schwarzwasser und die Ausläufer des Emmentals flankieren das südliche Aaretal, während sich die Aare im Nordwesten durch das Hügelland zwischen dem Forst und dem Frienisberg ihren Weg zur Ebene des Seelandes sucht. Dieses hügelige Übergangsgebiet erstreckt sich bis zum Buecheggberg, wobei das Limpachtal eine Zäsur bildet.



Abb. 20: Landschaft als Rahmen

Ein System von Flußlandschaften prägt den Landschaftsraum der Region Bern-Mittelland. Die Aare bildet das Gerüst. Im Süden fließt die Aare durch das offene Aaretal Richtung Bern, flankiert durch Gürbetal und Belpberg und die südliche Moränenlandschaft. Im Raum Bern und weiter westlich fließt die Aare als eingegrabener Flusslauf mit lokalen Ausweitungen. Im Seeland wurde mit der Juragewässerkorrektion der ursprüngliche, mäandrierende Verlauf zugunsten einer „kanalisierten“ Zuführung in den Bielersee geändert.

Lokale Lebensräume werden geprägt durch das Worblental, das Kieselental sowie das System der voralpinen Flüsse Saane, Sense und Schwarzwasser. Besondere Verhältnisse schafft das flache Lyssbachtal und der Raum Moossee.

Die voralpinen Hügellandschaften im Einzugsgebiet des Gantrisch und der Rand zum Emmental bilden topographische Grenzen im Süden der Region. Die Hügelgebiete im Raum Murten – Forst – Bucheggberg und Grauholz prägen die Silhouette dieser Übergangslandschaft zwischen Voralpen und Seeland.

Flussräume - „Terrassen“

Die Aare mit dem dazugehörigen Flussraum ist das Gerüst der Region; dort herrscht auch der grösste Siedlungsdruck. Zwischen Aare und Gürbe liegt die grosse Flussebene im Raum des Flughafens Bern. Unterhalb der Einmündung der Gürbe in die Aare verläuft die Aare in einer mehr oder weniger breiten Rinne, die nur abschnittsweise und punktuelle Aufweitungen erfährt. Die Siedlungen haben sich in der untersten Ebene, der Flussebene, ausgebreitet sowie auf den Plateaus und den anderen höher liegenden Landschaftsteilen unterschiedlicher Neigung und Orientierung, die durch die Hügellandschaften begrenzt werden. Während die Besiedlung bis zum mittleren und späteren 20. Jahrhundert eine punktuelle war, ist die Entwicklung dort, wo der Widerstand gering ist, flächig. Weitere prägende Flussräume sind jene der Chise, der Worble, der Sense, der Saane sowie des Lyssbachs. Die künftige Siedlungsentwicklung soll derart geleitet werden, dass der Flussraum der Aare und jener der anderen Flüsse weiterhin als zusammenhängende Landschaftsräume erlebbar bleiben.



Abb. 21: Ebene von Aare und Gürbe bei Belp



Abb. 22: Aareraum zwischen Kleinwabern und Muri

„Äussere Landschaft“

Die grossen Landschaftsräume, die „Äussere Landschaft“, wurden eher pauschal bearbeitet. Hier können grossflächige Landschaftsentwicklungsstrategien entworfen und eher lokal ausgerichtete Entscheidungen zur (punktförmigen) Besiedlung gefällt werden. Spezifisch als Kulturlandschaften weiterentwickelt werden: der Raum des „Regionalen Naturpark Ganttrich“, die Übergangsgebiete zum Emmental, die südlichen Ausläufer des

Emmentals sowie die Hügellandschaften östlich der Saane, im Raum Forst, um den Frienisberg und zwischen Schönbühl und dem Limpachtal.



Abb. 23: Äussere Landschaft, Beispiel: Der „Regionale Naturpark Gantrisch“ soll Garant für eine nachhaltige Landschaftsentwicklung im Übergangsbereich zu den Alpen sein.

„Innere Landschaft“

Die „Innere Landschaft“ strukturiert die Siedlung im Inneren der Kernagglomeration. Es handelt sich dabei um das südliche Aaretal und die Plateaus beidseitig der Aare, eingeschlossen das Worblental und die Zwischenebenen im Raum Bern Nord. Hier besteht ein hoher konkreter Gestaltungsbedarf in einem grösseren Massstab. Die „Innere Landschaft“ gliedert den Agglomerationsraum durch Grünkorridore und Grüninseln und schafft wichtige Naherholungsräume und ökologische Vernetzungskorridore. Weil die Agglomeration in den Zuständigkeitsbereich verschiedener Gemeinden fällt, besteht hier auch Bedarf an interkommunaler Zusammenarbeit bei der Landschafts- und Siedlungsentwicklung. Dabei geht es darum, diese Landschaftsräume nicht mehr als „Resträume“ und „Negativräume“ zu verstehen, sondern als innere Landschaften mit eigener Identität und Qualität. Die Zwischenräume sollen zum Thema gemacht werden und den Status von „Parks“ erhalten. Diese Zwischenräume sind wichtige Potenzialräume einer nachhaltigen und qualitätsorientierten Stadtentwicklung. Es besteht die Gefahr, dass durch das Auffüllen dieser Freiraumstrukturen zugunsten kurzfristiger Wohnstrategien die Qualität des Ganzen leidet.



Abb 24: Landschaft als Teil der Stadt: „Innere Landschaft“ Springgarten Bern



Abb. 25: „Innere Landschaft“: Park in Köniz

Der Aareraum als wichtiger Teil der „Inneren Landschaft“ bildet das grüne Rückgrat der Agglomeration und soll als Ganzes weiterentwickelt und differenziert werden (Naturraum, Park, Grün- und Freiraum im urbanen Bereich). Die bestehenden, städtebaulich definierten Grenzen entlang des Bremgartenwaldes sind wichtige Teile des Gesamtkonzepts und dürfen daher nicht aufgeweicht werden. Vorbehalten bleiben anderweitige Entschiede zum Vorhaben „Waldstadt“. In den dichteren Siedlungsteilen wird eine gezielte Durchgrünung zugunsten des Stadtklimas gefördert.



Abb. 26: „Innere Landschaft“: Sportplatz Weissenstein als Teil des Grünkorridors Könizbergwald - Weissenstein – Morillon



Abb. 27: System von „Inneren Landschaften“ im Raum Zentrum Paul Klee und Schosshalde

Ziele Leitbild Landschaft

Das Leitbild Landschaft definiert die folgenden, behördenverbindlichen Ziele:

- Die weitere Siedlungsentwicklung respektiert den Rahmen der differenzierten Kultur- und Naturlandschaft.
- Die künftige Siedlungsentwicklung stellt insbesondere sicher, dass der Flussraum der Aare und jener der anderen Flüsse weiterhin als zusammenhängende Landschaftsräume erlebbar bleiben.
- Für die grossen Landschaftsräume, die „Äussere Landschaft“, werden grossflächige Landschaftsentwicklungsstrategien entworfen (2. Generation).
- Der Raum des „Regionalen Naturpark Gantrisch“, die Übergangsgebiete zum Emmental, eingeschlossen Teile des ehemaligen Projekts „Naturpark Thunersee-Hohgant“ sowie die Hügellandschaften östlich der Saane, im Raum Forst, um den Frienisberg und zwischen Schönbühl und dem Limpachtal werden als Kulturlandschaften weiterentwickelt.
- Die „Innere Landschaft“ ist zu erhalten und im Zusammenwirken mit der Siedlung weiterzuentwickeln. Dafür ist eine interkommunale Zusammenarbeit bei der Landschafts- und Siedlungsentwicklung notwendig.
- Die Landschaftsräume der „Inneren Landschaft“ sind keine „Resträume“ oder „Negativräume“, sondern verfügen über eine eigene Identität und Qualität. Diese Zwischenräume haben den Status von „Parks“, die mit unterschiedlichen Bedeutungen und Inhalten belegt sind.
- Der Aareraum als wichtiger Teil der „Inneren Landschaft“ bildet das grüne Rückgrat der Agglomeration und wird als Ganzes weiterentwickelt und differenziert (Naturraum, Park, Grün- und Freiraum im urbanen Bereich).
- Das „Grüne Band“ begrenzt und umfasst die Siedlungsgebiete der Kernagglomeration und verbindet diese mit der äusseren Landschaft.
- Die bestehenden, städtebaulich definierten Grenzen entlang des Bremgartenwaldes sind wichtige Teile des Gesamtkonzepts und dürfen nicht aufgeweicht werden. Vorbehalten bleiben anderweitige Entscheide zum Vorhaben „Waldstadt“.
- In den dichteren Siedlungsteilen wird eine gezielte Durchgrünung zugunsten des Stadtklimas gefördert.

3.2.4 Leitbild Siedlung

Siedlungsentwicklung nach innen

Angesichts des anhaltenden Bevölkerungswachstums und des ebenfalls zunehmenden Wohnflächenkonsums ist eine ressourcenschonende, nachhaltige Siedlungsentwicklung nach innen anzustreben. Diese hat mit hoher städtebaulicher Qualität und unter Rücksichtnahme auf vorhandene sozio-ökonomische und ortsbauliche Strukturen zu erfolgen. Auch sind notwendige Grünräume zu respektieren. Dies gilt insbesondere für die „Innere Landschaft“ der Kernagglomeration. Für die Siedlungsentwicklung nach innen sind entsprechende Planungsinstrumente erforderlich. In der gesamten Region sind dazu bedeutende theoretische Verdichtungspotenziale vorhanden. Dabei zeigen sich folgende Schwerpunkte:

- Inwertsetzung von Industrie- und Verkehrsbrachen (Bahn). Dieser Sektor wird in der Region bereits erfolgreich entwickelt und kann weitergeführt werden.
- Typologisch verträgliche Nachverdichtung von bestehenden Siedlungen im Rahmen der Siedlungserneuerung.
- Auffüllung bislang nicht genutzter oder stark unternutzter Grundstücke.
- Ersatz von bestehenden Siedlungen, die eine niedrige Dichte aufweisen, erneuerungsbedürftig und nicht schützenswert sind.



Abb. 28: Siedlungsentwicklung nach Innen: Köniz-Liebefeld



Abb. 29: Siedlungsentwicklung nach Innen: ESP Wankdorf, Schulen am ÖV-Knoten, Bauten: Büro B, Architekten, Bern

Die Siedlungsentwicklung nach innen muss gezielt gefördert werden, da sie heute noch auf verschiedene Hindernisse stösst. Die Förderung soll sich beziehen auf Information, Grundlagenarbeit und Unterstützung bei den erforderlichen Planerlassverfahren.

Altstadt und Innenstadt Bern

Das historische Zentrum der Region hat kaum Kapazitäten für zusätzliche Nutzungen. Diese werden zunehmend von den Subzentren, d.h. den Entwicklungsschwerpunkten an der „City-Schiene“ und anderen Fokuspunkten im System aufgenommen.

Der Altstadt (UNESCO-Kulturgut) und ihrem weiteren Umfeld soll ein höchstes Mass an Behutsamkeit und Pflege zukommen.



Abb. 30: Die Innenstadt von Bern - ein städtebaulicher Fixpunkt der Region

Gründerzeitliche Quartiere der Stadt Bern

Die Quartiere Mattenhof-Weissenbühl, Länggasse, Breitenrain-Lorraine und Kirchenfeld-Brunnadern sind stabil und werden im Rahmen der gegebenen städtebaulichen Strukturen erhalten und behutsam erneuert. Siedlungserneuerung unter Erhaltung der Siedlungstypologien steht hier im Vordergrund. Verdichtung ist unter der Voraussetzung städtebaulicher Verträglichkeit punktuell möglich.



Abb. 31: Beispiel eines städtebaulich homogenen gründerzeitlichen Stadtquartiers: Breitenrain.

Äussere Siedlungseinheiten der Kernagglomeration

Interkommunale Aufgabenstellungen

Am Rand der Kernagglomeration Bern zeichnen sich vier Teilräume ab, die in Bewegung sind und die interkommunal angegangen werden müssen. Es handelt sich um die wesentlichen Entwicklungspotenziale der Kernagglomeration. Die „Nordstadt“ umfasst den Raum Ostermundigen – Wankdorf, die „Oststadt“ den Raum Muri-Gümligen mit Teilen von Ostermundigen und Bern, die „Südstadt“ den Raum Köniz-Liebefeld und Teile von Bern, sowie die „Weststadt“ mit Bümpliz, Bethlehem und Niederwangen. Im Vordergrund steht hier jeweils die Weiterentwicklung von vernetzten Siedlungseinheiten eigener Prägung und Identität. Die Entwicklungspotenziale sind sehr unterschiedlich in Art und Mass der Nutzung. Gemeinsam ist aber die Absicht, die begrenzenden, gliedernden Grünzäsuren zu erhalten und gegen „aussen“ - gegenüber dem „Grünen Band“ - definitive räumliche Grenzen zu setzen.

„Nordstadt“

Der Siedlungsraum Ostermundigen – Waldau – Wankdorf wird als Wohngebiet und Arbeitsstandort mit strategischer Arbeitszone erweitert. Dabei sind Siedlungsgrenzen derart zu definieren, dass auch hohe Qualität der verbleibenden Freiräume generiert wird. Im Worblental werden Bolligen und Ittigen zusammen mit Papiermühle als Subzentrum der Kernagglomeration weiterentwickelt. Wichtig ist das Ziel, die landschaftliche Lesbarkeit des Worblentals (Flussraum und Hangflanken) zu verdeutlichen.



Abb. 32: Raum Ostermundigen – Waldau

„Oststadt“

Im interkommunalen Gebiet Saali - Thoracker – Schürmatte ist eine landschaftliche und städtebauliche Klärung des Raumes erforderlich, der dank seiner einzelnen Elemente und seiner Verkehrsgunst ein erhebliches Entwicklungspotenzial hat. Es geht darum, einen vernetzten landschaftlichen, interkommunalen Binnenpark mit definierten Rändern zu schaffen. Dies vor dem Hintergrund, dass die Verkehrserschliessung (A6, Worbstrasse, Tram) mittel- bis langfristig grundsätzlich neu organisiert wird.



Abb. 33: Gebiet Saali – Thoracker – Schürmatte als interkommunale Planungsaufgabe

„Südstadt“

Köniz-Liebefeld wird als differenzierter, überschaubarer Lebensraum weiterentwickelt. Im Dreieck Köniz – Liebefeld – Steinhölzli wird ein Subzentrum entwickelt, das für den südlichen Teil der Kernagglomeration von Bedeutung ist. Auch der Raum Wabern-Kleinwabern wird zu einem vernetzten Siedlungsraum eigener Prägung entwickelt.

„Weststadt“

Im Stadtteil Bümpliz-Bethlehem mit dem Raum Niederwangen steht die Siedlungserneuerung des Stadtteils mit dessen spezifischen städtebaulichen Gegebenheiten im Vordergrund. Eine Siedlungsergänzung ist im Raum Brünnen-Süd - Niederbottigen und Niederwangen denkbar, wobei eine landschaftliche Klärung im Raum Niederbottigen - Oberbottigen - Moos - Wangental herbeigeführt werden soll, dies im Sinne des Konzepts „Grünes Band“, das die Kernagglomeration umspannt.

Bern Nord, Raum Münchenbuchsee – Schönbühl – Moosseedorf und Zollikofen und Entwicklung an der RBS

Hier ist der nördliche Übergang von der Landschaft in den Agglomerationsraum Bern. Diese Siedlungskonzentration ist als Verkehrsknoten ein wichtiger Ort für Logistik und Einkauf, aber auch für Wohnen, Arbeiten und Freizeit. Der westliche Teil des Raumes (Münchenbuchsee) dient schwerwiegend dem Wohnen. Der zentrale Bereich – eingeschlossen Moossee, Hofwil und Golfplatz – ist eine wichtige landschaftliche Zäsur und dient der Erholung.



Abb. 34: RBS-Bahnhof Schönbühl. Der Raum Bern Nord ist hervorragend mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen.



Abb. 35: Grünraum Hofwil, Münchenbuchsee

Die Ebenen von Lyssbach und Urtenen sind als Landschaftsräume zu stärken und in ihrem Zusammenhang zu erhalten. Der Raum Lochacker - Hofwil - Moospinte - Moossee soll als „Parklandschaft“ und Zäsur ausformuliert werden. Zu belassen ist die offene Landschaft im Raum Rüti - Worblaufen - Kappelisacker - Grauholz. Verkehrsbauten und Arbeitsgebiete sind landschaftlich zu integrieren.

Als Wohnschwerpunkte weiterentwickelt werden sollen Münchenbuchsee, Urtenen und Zollikofen. Neue Siedlungsstrukturen sind in den Kontext der Ortsbilder und der Landschaft zu integrieren. Nach städtebaulichen Grundsätzen zu entwickeln sind der Arbeitsschwerpunkt ESP Bahnhof Zollikofen und die Logistik- und Einkaufszentrenstandorte. Dies gilt auch für Projekte in der SAZ (Strategische Arbeitszone) Schönbrunnen.

Worblental

Die topographisch geprägte Entwicklungsachse hat einen hohen Wohnwert. Die Identität dieses Raumes kann von den landschaftlichen Elementen abgeleitet werden, vom Bachlauf, den identitätsstiftenden Objekten, wie Kirchen, Schloss sowie der Industrie- und Gewerbegeschichte (Mühlen usw.). Die der Worble folgende Ebene und der Nordrand des Tals sollen ebenso von künftigen Siedlungsentwicklungen frei bleiben wie der Hügelzug Denteberg – Wisle. Auch sind die nördlichen oberen Siedlungsänder zu beachten.

Im unteren Worblental sind die Siedlungsgrenzen zu differenzieren und zu klären, wobei eine Zäsur zu Ostermundigen und Wankdorf an der Hangkante beibehalten werden soll. Eine höherwertige Wohnentwicklung mittlerer Dichte kann im mittleren Worblental weitergeführt werden, dabei ist der Massstab der Dörfer zu respektieren und der Talboden weitgehend freizuhalten. In Worb ist, angesichts von Lage, Ausstattung und Erschliessung der Gemeinde, auch ein überdurchschnittliches Siedlungswachs-

tum in geeigneten Lagen denkbar. Rufenacht hat eine Sonderstellung als isoliertes Siedlungsgebiet; hier beschränkt sich die künftige Siedlungsentwicklung auf das Auffüllen des Raumes zwischen Worbstrasse und den tiefer liegenden Ausläufern des Waldes.



Abb. 36: Boll-Utzigen: Auf Bahnerschliessung ausgerichtete Besiedlung unter Respektierung der prägenden Landschaft.

Aaretal – Kiesental



Abb. 37: Blick über das Kiesental zum Aaretal

Der bedeutende, sehr gut erschlossene Entwicklungsraum Aaretal soll entlang des Rückgrats von Bahn und Autobahn als System von Siedlungseinheiten entwickelt werden. Als Siedlungsschwerpunkte auf der Mittelachse Bern – Thun sollen Münsingen und Rubigen gefördert werden. Das Dreieck Konolfingen – Grosshöchstetten – Zäziwil wird als subregionaler Entwicklungsraum weiterentwickelt.

Der Einbezug und die Schonung der landschaftlichen und kulturhistorischen Werte sind von zentraler Bedeutung. Die naturräumlichen Gege-

benheiten der Flussläufe sind zu beachten, die Hangkanten zu schonen und die Zäsuren zwischen den Siedlungsschwerpunkten zu sichern.



Abb. 38: Übergang zwischen Kieselental (Konolfingen im Hintergrund) und Aaretal (Münsingen im Vordergrund).

Wangental - Laupen – Böisingen

Das Wangental und das untere Sensetal sind durch Bahn und Strasse sehr gut erschlossen. Eine Siedlungsentwicklung im Einklang mit der Landschaft wird unter dem Vorbehalt angestrebt, dass das Wangental als Korridor wenig geeignet ist für zusätzliche grössere Entwicklungen. Es geht um eine zurückhaltende Entwicklung und Siedlungserneuerung, um das Verstärken der lokalen Identität. Im unteren Sensetal kann das Siedlungsgebiet der Gemeinden abgerundet werden, wobei landschaftliche Zäsuren zwischen Thörishaus und Neuenegg sowie zwischen Neuenegg und Laupen zu erhalten sind. Die Entwicklung von Laupen und Böisingen, sowie von Neuenegg und Flamatt erfolgt koordiniert und unter Einschluss einer massvollen Industrie- und Gewerbe-Ansiedlung.



Abb. 39: Wangental bei Oberwangen: Lebensqualität trotz Einwirkungen der gebündelten Verkehrsträger ermöglichen.

Raum Gantrisch

Die spezifische Identität des Lebensraums soll erhalten und nachhaltig weiterentwickelt werden. An der Entwicklungsachse Bern – Schwarzenburg ist eine beschränkte Entwicklung an der S-Bahn möglich, wobei eine Siedlungskonzentration auf Schwarzenburg angestrebt wird. Weitere Dörfer und Weiler im Hügelland sind „Einzelereignisse“ und können, unter Anwendung anerkannter Grundsätze der Siedlungsplanung, nach lokalen Gesichtspunkten behutsam entwickelt werden.

Eine besondere Bedeutung als voralpiner Lebensraum hat die dem Gantrisch-Massiv vorgelagerte historische Achse Freiburg – Schwarzenburg – Thun, die als Rückgrat für die Versorgung der dünn besiedelten Gantrischregion dient. Diese Achse ist ein wichtiges Element der Erschliessung und auch des inneren Zusammenhaltes und der Identität und des kulturellen Zusammenhaltes der voralpinen Region.

Auch hier sind in geeigneten Lagen (ÖV, bestehende Siedlungseinheiten) massvolle Siedlungsergänzungen denkbar. Im Gürbetal liegen die Chancen für die Siedlungsentwicklung an der Achse Bern – Kehrsatz – Belp – Gürbetal – Thun. An den Haltestellen der S-Bahn können konzentrierte Siedlungseinheiten entwickelt werden, wobei diese zum Schutz der Ebene des Gürbetals unter Berücksichtigung der siedlungsprägenden Grünräume angeordnet werden sollen.



Abb. 40: Raum Gantrisch: Südliche Ausläufer im Bereich Mittelhäusern – Oberbalm – Lisi-berg – Ulmizberg



Abb. 41: Raum Guggisberg (links) und Riffenmatt. Im Hintergrund Guggershörnli und Schwendelberg. Voralpine Lebensbedingungen rufen nach neuen nachhaltigen Entwicklungskonzepten.

Weitere ländliche Räume

Die ländlich geprägten Räume bieten für die regionale Landschafts- und Siedlungsentwicklung besondere Voraussetzungen. Sie liegen ausserhalb der grossen Entwicklungsachsen. Landschaft und Landwirtschaft sind zentrale Themen der Entwicklung.

Die Ortsentwicklungen sollen eher moderat und nach lokalen Gesichtspunkten erfolgen: Dies betrifft den Raum Laupen – Murten mit der Bildung kompakter Dörfer unter Wahrung der Qualitäten der Kulturlandschaft. Im Raum Forst wird die Kulturlandschaft mit Schwerpunkt Land- und Forstwirtschaft, Naturhaushalt und Naherholung im Gleichgewicht ohne nennenswerte zusätzliche Siedlungsentwicklung gepflegt.



Abb. 42: Raum Bramberg/Neuenegg. Ländlicher Lebensraum unter Bedingungen des Mittelandes.

Auch im Raum Frienisberg liegt der Schwerpunkt auf Land- und Forstwirtschaft, Naturhaushalt und Naherholung im Gleichgewicht. Die lokale Siedlungsentwicklung beschränkt sich auf die ÖV-erschlossenen bestehenden Siedlungsschwerpunkte, dies besonders im engeren Einflusbereich der Stadt Bern. Eher eine urbane Entwicklung erfährt der Siedlungsschwerpunkt in Hinterkappelen, dies in enger Abhängigkeit von der inneren Agglomeration.



Abb. 43: Raum Frienisberg: Eher lokale Entwicklungen im Einklang mit Landschaft und Landwirtschaft. Beispiel Wahlendorf.

Der Raum zwischen Lyssbach/Urtenen und Limpachtal wird als Kulturlandschaft mit Schwerpunkt Land- und Forstwirtschaft, Naturhaushalt und Naherholung erhalten und entwickelt. Besonderes Gewicht hat das Limpachtal als weitgehend intakte Kulturlandschaft. Lokale Siedlungsentwicklungen beschränken sich auf die ÖV-erschlossenen bestehenden Siedlungsschwerpunkte.

Die südlichen Ausläufer des Emmentals sind von ausserordentlichem landschaftlichem Wert. Auch hier wird die Kulturlandschaft mit Schwerpunkt Land- und Forstwirtschaft, Naherholung im Einklang mit Naturhaushalt und behutsame, punktuelle Siedlungserweiterung entwickelt.



Abb. 44: Kulturlandschaft von hohem Wert. Raum zwischen Limpachtal (links), Grafenried und Fraubrunnen (rechts im Bild) und mit Etzelkofen im Zentrum.

Ziele Leitbild Siedlung

Das Leitbild Siedlung definiert die folgenden, behördenverbindlichen Ziele:

- Eine ressourcenschonende, nachhaltige Siedlungsentwicklung nach innen ist mittels der Inwertsetzung von Industrie- und Verkehrsbrachen (Bahn), der typologisch verträglichen Nachverdichtung von bestehenden Siedlungen, der Auffüllung bislang nicht genutzter oder stark unternutzter Grundstücke sowie dem Ersatz von bestehenden Siedlungen mit niedriger Dichte, die erneuerungsbedürftig und nicht schützenswert sind, anzustreben.
- Die Siedlungsentwicklung nach innen muss mittels Information, Grundlagenarbeit und Unterstützung bei den erforderlichen Planerlassverfahren gezielt gefördert werden.
- Altstadt und Innenstadt: Der Altstadt (UNESCO-Kulturgut) und ihrem weiteren Umfeld muss ein höchstes Mass an Behutsamkeit und Pflege zukommen.
- Gründerzeitliche Quartiere der Stadt Bern: Die Quartiere Mattenhof-Weissenbühl, Länggasse, Breitenrain-Lorraine sind zu erhalten und behutsam zu erneuern. Eine Verdichtung ist unter der Voraussetzung städtebaulicher Verträglichkeit punktuell möglich.
- „Nordstadt“: Der Siedlungsraum Ostermundigen – Waldau – Wankdorf ist als Wohngebiet und Arbeitsstandort unter Berücksichtigung der ver-

bleibenden Freiräume zu erweitern. Bolligen und Ittigen sind zusammen mit dem Standort Papiermühle als Subzentrum der Kernagglomeration weiterzuentwickeln. Die landschaftliche Lesbarkeit des Worblentals (Flussraum und Hangflanken) ist zu verdeutlichen.

- „Oststadt“: Das interkommunale Gebiet Saali – Thoracker – Schürmatte benötigt vor dem Hintergrund der mittel- bis langfristigen Neuorganisation der Verkehrserschliessung eine landschaftliche und städtebauliche Klärung des Raumes, um dort einen Binnenpark mit definierten Rändern zu schaffen.
- „Südstadt“: Köniz-Liebefeld ist als differenzierter, überschaubarer Lebensraum weiterzuentwickeln. Im Dreieck Köniz – Liebefeld – Steinhölzli ist ein für die südliche Kernagglomeration bedeutendes Subzentrum zu entwickeln. Auch der Raum Wabern-Kleinwabern ist zu einem vernetzten Siedlungsraum eigener Prägung zu entwickeln.
- „Weststadt“: Im Raum Brünnen-Süd – Niederbottigen und Niederwangen ist eine Siedlungsergänzung unter Berücksichtigung der spezifischen städtebaulichen Gegebenheiten sowie des landschaftlich wertvollen Raums Niederbottigen – Oberbottigen – Moos – Wangental („Grünes Band“) anzustreben.
- Bern Nord: Die Ebenen von Lyssbach und Urtenen sind als Landschaftsräume zu erhalten. Der Raum Lochacker – Hofwil – Moospinte – Moossee ist als „Parklandschaft“ und Zäsur zu definieren. Im Raum Rüti – Worblaufen – Kappelisacker – Grauholz sind Verkehrsbauten und Arbeitsgebiete landschaftlich zu integrieren, damit die offene Landschaft belassen bleibt. Münchenbuchsee, Urtenen und Zollikofen sind unter Berücksichtigung der Landschaft und des Ortsbildes als Wohnschwerpunkte weiterzuentwickeln. ESP Bahnhof Zollikofen, Logistik- und Einkaufszentrenstandorte sowie Projekte der SAZ Schönbrunnen sind nach städtebaulichen Grundsätzen weiterzuentwickeln.
- Worblental: Die der Worble folgende Ebene und der Nordrand des Tals sowie der Hügelzug Dentenberg – Wisle sind von künftigen Siedlungsentwicklungen freizuhalten. Im unteren Worblental sind die Siedlungsgrenzen zu differenzieren und zu klären, unter Berücksichtigung der Zäsur zu Ostermundigen und Wankdorf an der Hangkante. Die Siedlungsentwicklung ist auf das mittlere Worblental (höherwertige Wohnentwicklung mittlerer Dichte unter Beachtung des Massstabes der Dörfer und der Freihaltung des Talbodens), Worb (überdurchschnittliches Siedlungswachstum denkbar) und Rüfenacht (auffüllen des Raums zwischen Worbstrasse und den tiefer liegenden Ausläufern des Waldes) zu beschränken.
- Aaretal – Kiesental: Der Entwicklungsraum Aaretal ist entlang des Rückgrats von Bahn und Autobahn als System von Siedlungseinheiten zu entwickeln. Münsingen und Rubigen sind als Siedlungsschwerpunkte zu fördern. Das Dreieck Konolfingen – Grosshöchstetten – Zäziwil ist als subregionaler Entwicklungsraum weiterzuentwickeln. Generell sind die naturräumlichen Gegebenheiten der Flussläufe zu beachten, die Hangkanten zu schonen und die Zäsuren zwischen den Siedlungsschwerpunkten zu sichern.

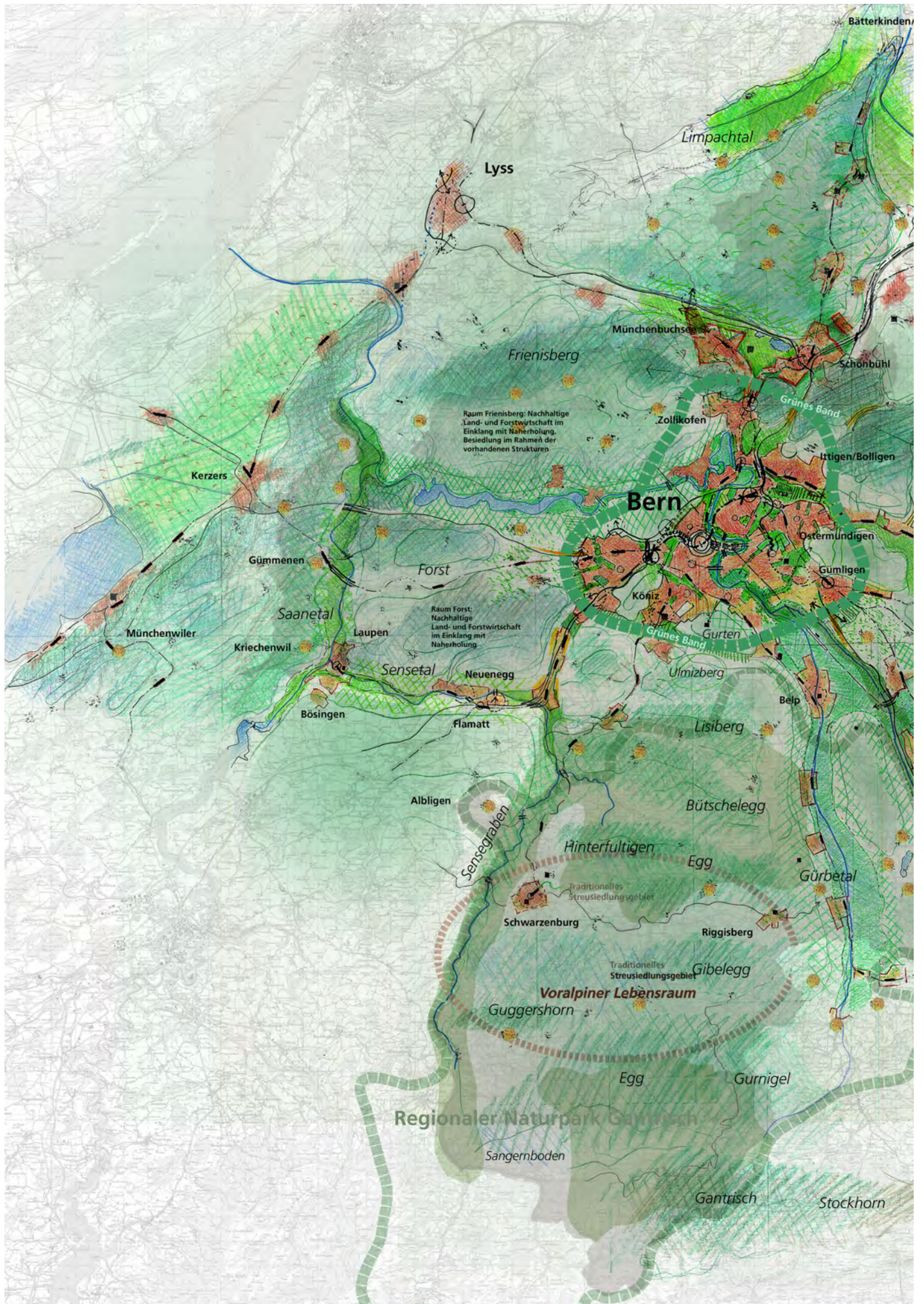
- Wangental – Laupen – Böisingen: Im Wangental ist eine zurückhaltende Siedlungsentwicklung und -erneuerung sowie das Verstärken der lokalen Identität anzustreben; zusätzliche grössere Entwicklungen sind nicht geeignet. Im unteren Sensetal sind die Siedlungsgebiete der Gemeinden unter Berücksichtigung der landschaftlichen Zäsuren zwischen Thörishaus und Neueneegg sowie zwischen Neueneegg und Laupen abzurunden. Die Entwicklung von Laupen und Böisingen sowie Neueneegg und Flamatt ist unter Beachtung einer massvollen Industrie- und Gewerbe-Ansiedlung zu koordinieren.
- Raum Gantrisch: Die spezifische Identität des Lebensraums ist zu erhalten und nachhaltig weiterzuentwickeln. Anzustreben ist eine beschränkte Entwicklung entlang der S-Bahn-Achse Bern – Schwarzenburg und eine Siedlungskonzentration in Schwarzenburg. Weitere Dörfer und Weiler sind nach lokalen Gesichtspunkten behutsam zu entwickeln. Entlang der historischen Achse Freiburg – Schwarzenburg – Thun sind in geeigneter Lage massvolle Siedlungsergänzungen möglich.
- Gürbetal: Die Siedlungsentwicklung ist entlang der Achse Bern – Kehrsatz – Belp – Gürbetal – Thun, an den Haltestellen der S-Bahn, unter Berücksichtigung der siedlungsprägenden Grünräumen zu konzentrieren.
- Weitere ländliche Räume: Im Raum Laupen – Murten ist eine moderate Ortsentwicklung nach lokalen Gesichtspunkten sowie die Bildung von kompakten Dörfern unter Wahrung der Qualitäten der Kulturlandschaft zu fördern. Im Raum Forst ist die Kulturlandschaft ohne nennenswerte zusätzliche Siedlungsentwicklungen zu pflegen. Auch im Raum Frienisberg, im Raum zwischen Lyssbach/Urtenen und Limpachtal sowie im Raum der südlichen Ausläufer des Emmentals ist der Schwerpunkt auf Land- und Forstwirtschaft sowie Natur und Naherholung zu legen. Die lokale Siedlungsentwicklung ist in diesen Räumen auf die ÖV-erschlossenen bestehenden Siedlungsschwerpunkte zu beschränken. Einzig der Siedlungsschwerpunkt in Hinterkappelen (Raum Frienisberg) ist als urbanes Gebiet weiterzuentwickeln.

3.2.5 Leitplan (vgl. Abb. 45)

Mit dem Leitplan wird ein Gesamtbild der gewünschten Entwicklung generiert. Die Verortung ist entsprechend der regionalen Flughöhe eher skizzenhaft und nicht parzellenscharf. Der Leitplan ist auch eine Visualisierung der formulierten Ziele und Konzeptinhalte zu Landschaft und Siedlung. Die konkrete Verortung wurde in der RGSK-Übersichtskarte 1:50'000/1:25'000 vorgenommen.

Der Ausgangspunkt für die Entwicklung des Leitplans waren eine Landschaftsanalyse, eine Beurteilung der Siedlungsstruktur sowie die Gewichtung der übergeordneten funktionalen Bezüge. Die Landschaft ist integraler Bestandteil des Zukunftsbilds und somit Grundlage für das Konzept der Siedlungsentwicklung.

Der Leitplan stellt auch die Zusammenhänge zu den Siedlungsgebieten ausserhalb der Regionsgrenzen dar.





Legende

Perimeter

Grau unterlegt ist das Einzugsgebiet des RGSK Bern-Mittelland. Die Behördenverantwortung 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

Abb. 45: Leitplan

3.2.6 Ziele Verkehr

Das räumliche Entwicklungsleitbild zeigt, wie der Raum Bern-Mittelland eingebunden ist in ein Netz übergeordneter Entwicklungsachsen. Bern bildet mit seinen Stadtteilzentren und den benachbarten Kerngemeinden das übergeordnet wahrnehmbare Hauptzentrum der Agglomeration Bern und der Regionalkonferenz Bern – Mittelland. Zum radial ausgerichteten System des strassen- und schienengebundenen Verkehrs gewinnen ergänzende tangentielle Verbindungen, sowohl für den ÖV (S-Bahn, Bau von neuen Tramlinien, Einführung von tangentialen Buslinien, neue Knoten) wie auch für den Langsamverkehr zunehmend an Bedeutung.

Ausserhalb der Kernagglomeration erfüllen regionale Zentren überkommunale Funktionen (z.B. Arbeitsplatzstandorte, Versorgung des ländlichen Raums). Eine gute Erschliessung dieser Zentren durch den motorisierten und den öffentlichen Verkehr ist eine Grundvoraussetzung der Entwicklung.

Um das räumliche Entwicklungsleitbild und die Leitbilder Struktur und Landschaft in ihren Teilen zu stärken, werden Ziele aus den drei bekannten Stossrichtungen „Verkehr vermeiden durch Abstimmung von Siedlung und Verkehr“, „Verkehr auf umweltverträgliche Verkehrsmittel verlagern“ und „Verkehr verträglich gestalten“ abgeleitet.

Verkehr vermeiden: Abstimmung Siedlung und Verkehr

- Die Zersiedelung eindämmen und damit lange Wege mit entsprechend hohem MIV-Anteil beim Modal Split vermeiden
- Die Siedlungsentwicklung auf Gebiete mit guter ÖV-Erschliessung und hoher Versorgungsqualität konzentrieren: Neubauten im Agglomerationskern (Entwicklung nach Innen), in den Entwicklungsschwerpunkten (ESP), entlang der S-Bahn-Korridore sowie in den Zentren 3., 4. und 5. Stufe fördern
- Den ÖV-Ausbau auf die Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung abstimmen
- Die Pendlerströme auf den Strassen durch die Förderung der kombinierten Mobilität vermindern
- Das Verkehrswachstum durch nachfragelenkende Massnahmen bremsen

Verkehr auf umweltverträgliche Verkehrsmittel verlagern

- Den Fuss- und Veloverkehr, die kombinierte Mobilität und den ÖV attraktiver machen und besser verknüpfen, um damit das Umsteigen vom MIV zu fördern
- Die kombinierte Mobilität durch attraktive Umsteigeorte fördern, u.a. durch direkte Zugänge, ausreichend Angebote von Bike/P+R und ansprechenden Wartebereichen
- Gebiete mit Entwicklungspotenzial optimal mit dem ÖV erschliessen

Verkehr verträglich gestalten

- Den MIV auf dem HLS und HVS kanalisieren und dort Engpässe beseitigen
- Siedlungsgebiete so direkt wie möglich vom HLS-Netz über das Basisnetz erschliessen und Durchgangsverkehr in Wohnquartieren vermeiden
- Den MIV am Rande des Agglomerationskerns und gezielt auch im Zentrum dosieren und dadurch den Verkehr im Zentrum verflüssigen und Behinderungen für den ÖV vermeiden (Drainagesystem)
- Den ÖV bevorzugen, u.a. mit separaten Spuren und an Lichtsignalen
- Die Dominanz des MIV abbauen und dadurch die Trennwirkung verringern
- Den Fuss- und Veloverkehr in den Verkehrsablauf integrieren, u.a. durch Reduktion der Wartezeiten, Beseitigung von Gefahrenstellen und eine verträgliche Gestaltung
- Für den Fuss- und Veloverkehr zusammenhängende Netze mit durchgehenden und direkten Verbindungen sichern
- Neue Massnahmen sollen ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen und möglichst robust bezüglich verschiedener zukünftiger Entwicklungen sein

3.3 Strategische Ausrichtung

Die Umsetzung des räumlichen Entwicklungsleitbilds wird in Strategien zu den Bereichen Siedlung und Verkehr konkretisiert. Da die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung stark voneinander abhängen, sind die entsprechenden Teilstrategien aufeinander abgestimmt.

3.3.1 Teilstrategie Siedlung und Landschaft

Die Siedlungsstrategie des RGSK BM orientiert sich am vorgängig skizzierten Entwicklungsleitbild. Dieses sieht den Schwerpunkt der künftigen Siedlungsentwicklung in den inneren, vernetzten urbanen Strukturen. Dabei hat sich die Siedlungsentwicklung harmonisch ins qualitativ hochstehende Landschaftsgefüge einzuordnen. Die ländlichen Siedlungsstrukturen sind zurückhaltend und auf den lokalen Bedarf ausgerichtet zu entwickeln.

Konzentrierte Siedlungsentwicklung

- Das Bevölkerungswachstum wird in erster Linie im innern, gut erschlossenen Teil der Regionalkonferenz und in den Regionalzentren realisiert (Berücksichtigung Zentralitätsstruktur).
- Die zusätzlichen Arbeitsplätze werden hauptsächlich in den definierten Schwerpunkten (kantonale ESP, regionale Arbeitsplatzschwerpunkte, VIV-Standorte) angesiedelt.
- Die Deckung des zusätzlichen Flächenbedarfs erfolgt durch Ausnützen der Baulandreserven, durch massvolle Verdichtungen und durch Siedlungsergänzungen an raumplanerisch besonders geeigneten Standorten.
- Angesichts der aktuellen politischen Realitäten in den Gemeinden und der Einstellung von weiten Teilen der Bevölkerung, ist die Akzeptanz für die Schaffung von genügend Flächenkapazitäten zu verbessern (Information, Kommunikation, Überzeugungsarbeit).

Siedlungsentwicklung nach innen

- Die inneren Reserven, insbesondere diejenigen von regionaler Bedeutung, sind zu identifizieren und zu aktivieren.
- Bestehende Siedlungsstrukturen werden unter Berücksichtigung der Qualität der Lebensräume massvoll verdichtet.
- Die Umstrukturierung und -nutzung freier oder frei werdender Flächen von regionaler Bedeutung wird forciert.

Siedlungs- und Landschaftsqualität verbessern

- Die Qualität des aktuellen Bestandes soll gehalten werden. Anpassungen an die absehbare demografische Entwicklung sind einzuleiten und zu realisieren.
- Siedlungsgeprägte Landschaftsteile sind in ihrer Funktion als Erholungsräume und ökologische Nischen weiter zu entwickeln.
- Die Siedlungs- und Landschaftsstruktur ist durch eine strikere Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet zu stärken (Festlegung von übergeordneten Siedlungsgrenzen).

- Zur Sicherung der Gesamtqualität sollen bei regionalen Siedlungserweiterungen qualitätssteigernde Verfahren (UeO und ZPP, Wettbewerbsverfahren, Studienauftrag) angewendet werden.

Attraktive Rahmenbedingungen für die Wirtschaft schaffen

- Für die wirtschaftlichen Aktivitäten ist ein ausreichendes Flächenangebot bereitzustellen.
- Die kantonal und regional bedeutenden Arbeitsplatzstandorte sind zu attraktiven wirtschaftlichen Fokuspunkten weiterzuentwickeln.
- Die Zusammenarbeit mit den Akteuren der Wirtschaft ist zu verstärken.

Abstimmung Siedlung und Verkehr

- Die Siedlungsentwicklung wird primär auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur ausgerichtet.
- Das Rückgrat der Siedlungsentwicklung bilden die ÖV-Achsen, die kontinuierlich in ihrer Kapazität ausgebaut werden.
- Die Standortpolitik für verkehrsentensive Vorhaben (Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen) wird fortgesetzt.

3.3.2 Leitsätze Siedlung und Landschaft für die unterschiedlichen Raumtypen

Die im vorangehenden Kapitel ausgeführten strategischen Stossrichtungen im Bereich Siedlung und Landschaft werden nachfolgend für die einzelnen Raumtypen der RKBM konkretisiert.

Stadt und Kerngemeinden

- Der Altstadt und ihrem weiteren Umfeld soll betreffend Weiterentwicklung im Bestand ein höchstes Mass an Behutsamkeit und Pflege zukommen. Die gründerzeitlichen Quartiere sind stabil und werden im Rahmen der gegebenen städtebaulichen Struktur erhalten und erneuert.
- Ergänzung der stark auf das Stadtzentrum von Bern ausgerichteten Siedlungsstruktur hin zu einer Struktur mit verschiedenen Polen, die ihr eigenes spezifisches Profil haben.
- Äussere Siedlungseinheiten (Bümpliz - Bethlehem – Niederwangen, Köniz – Liebefeld, Saali – Thoracker – Gümligenfeld, Ostermundigen – Waldau, Bolligen – Ittigen) können bereichsweise dynamisch weiterentwickelt werden.
- Die „Innere Landschaft“ aus Grünzäsuren und strukturierenden Grünbereichen wird erhalten und in ihrer Wirkung verstärkt. Die Siedlungsbegrenzungen sind entsprechend bewusst zu gestalten.
- Der Zusammenhang und die Vernetzung der städtischen Grünräume sind für die unterschiedlichen Landschaftsfunktionen wie Erholung, Naturschutz, Klima zu gewährleisten. Der Verlust von Grünflächen ist durch Aufwertung und Inwertsetzung von Grünflächen auszugleichen.
- Es wird eine Zusammenarbeitsplattform der Agglomerationsgemeinden gebildet, um die strategische Planung und Entwicklungsziele bis hin zu grenzüberschreitenden Arealentwicklungen voranzutreiben.

Agglomeration, Zentren 4. und 5. Stufe

- Die Teile der (inneren) Agglomeration, die ein besonderes Entwicklungspotenzial haben, liegen z.T. auf dem Gebiet von mindestens zwei Gemeinden. Interkommunale Formen der Zusammenarbeit sind hier jeweils erforderlich.
- Die Siedlungsentwicklung erfolgt primär an Lagen mit guter ÖV-Erschliessung und hoher Versorgungsqualität.
- Die Zentren 4. und 5. Stufe erfüllen ihre Funktion als Arbeitsplatz- und Versorgungsstandort für das Umland.
- Zur Sicherung des grünen Bandes und weiteren siedlungsprägenden sowie ökologisch wertvollen Grünräumen sind definitive räumliche Grenzen zu setzen.

Ländlicher Raum

- Die auf den lokalen Bedarf ausgerichtete Siedlungsentwicklung beschränkt sich auf ÖV-erschlossene, bestehende Siedlungsschwerpunkte.
- Orts- und Weilerzentren sollen durch sinnvollen Umgang mit der bestehenden Bausubstanz gestärkt werden. Sozio-ökonomische Strukturen können dabei gestärkt werden.
- Schwerpunkte für Erholung und Freizeit sind zu fördern; im Gegenzug sind erhaltenswerte Landschaften zu entlasten.
- Der ländliche Raum wird nach ganzheitlichen Konzepten entwickelt. Der angehende „Regionale Naturpark Gantrisch“ hat dabei eine Vorbildfunktion.

3.3.3 Teilstrategie Verkehr

Die Umsetzung des Entwicklungsleitbilds basiert auf dem Zusammenspiel von Siedlungsentwicklung und Verkehrsmittelwahl. Durch die Siedlungsentwicklung soll möglichst wenig Mobilitätszuwachs entstehen und Mobilität soll möglichst umweltschonend geschehen. Im Zentrum der Verkehrstrategie steht deshalb der wesensgerechte Einsatz aller Verkehrsmittel, der sich am Raumtyp (Zentrum, ländlicher Raum etc.) sowie an Angebot und Infrastruktur orientiert. Dabei hat die Optimierung des Systems Vorrang vor dem Ausbau. Demzufolge werden Strategien für die einzelnen Verkehrsträger abgeleitet.

Motorisierter Individualverkehr

Die Strategie für den MIV konzentriert sich gemäss der Strategie Gesamtverkehr vor allem darauf, den Verkehr verträglich zu gestalten. Zentrale Elemente sind die Kanalisierung des MIV auf Hochleistungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen sowie die gezielte Optimierung dieses Netzes. Der Durchgangsverkehr soll von den Wohnquartieren soweit wie möglich ferngehalten werden. Deshalb soll der motorisierte Individualverkehr am Rand des Agglomerationskerns sowie punktuell im Siedlungsgebiet dosiert werden, um trotz knapper Kapazitäten den Verkehr flüssig zu erhalten und auch den ÖV und Langsamverkehr nicht zu behindern.

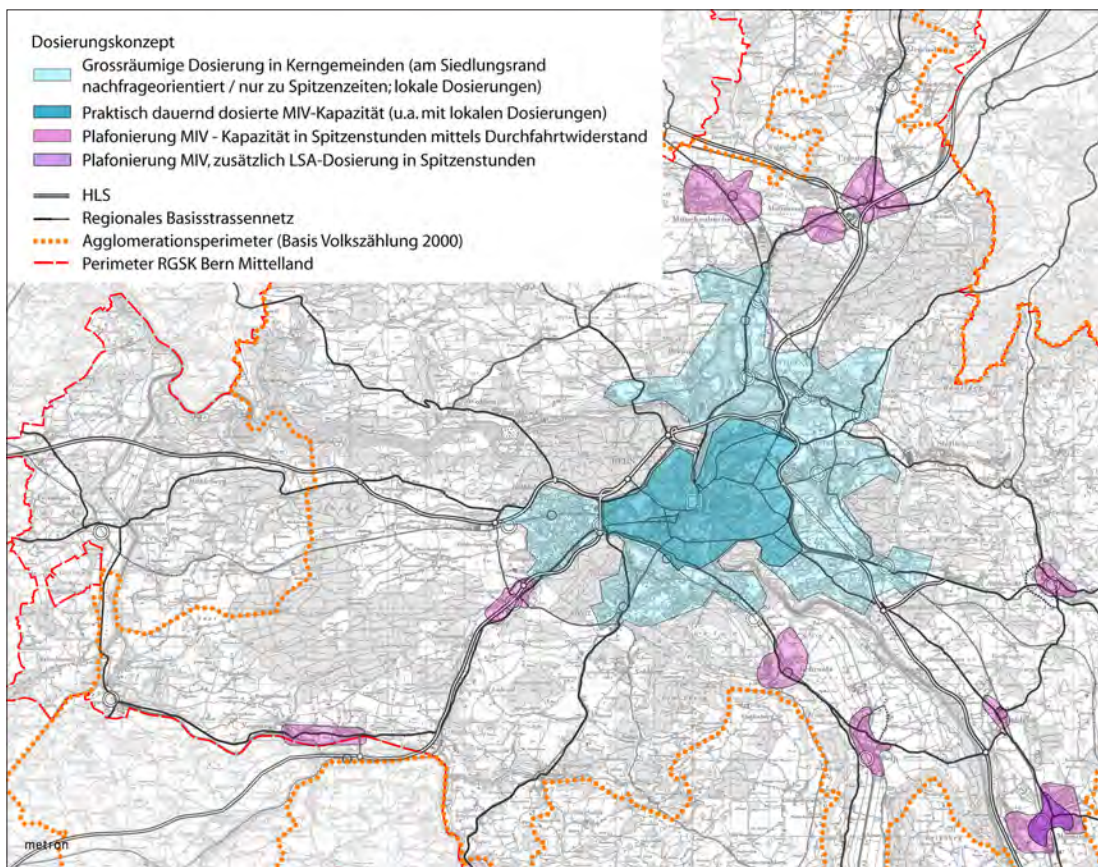


Abb. 46: Strategie Verkehr: Dosierungsstrategie

Eine verträglichere Gestaltung von Strassenräumen in Stadtteilzentren und Ortsdurchfahrten soll zu einer Verbesserung der Lebensqualität und zu einer Förderung der nachhaltigeren und effizienteren Verkehrsträger ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr beitragen. Mit dem „Berner Modell“ wurde dazu bereits eine breit abgestützte Strategie mit dazu gehörenden Werkzeugen formuliert.

Öffentlicher Verkehr

Ausgehend von der Grösse, der Struktur und der Nachfrage in der Region Bern-Mittelland wurde folgende ÖV-Strategie festgelegt:

- Die S-Bahn bildet das Rückgrat der regionalen Entwicklung.
- Ein dichtes Tram- und Busnetz bildet die Grunderschliessung der Kernstadt und der Kernagglomeration. Damit ein wesensgerechter Ausbau des ÖV-Angebots vorgenommen werden kann, wird im Rahmen des regionalen Tramkonzeptes bei überlasteten Buslinien eine Umstellung auf Trambetrieb geprüft. Notwendig dafür ist die Kapazitätserhöhung des Tramnetzes in der Innenstadt (Zweite Tramachse).
- An den Schnittpunkten der S-Bahn mit der Kernagglomeration sind ÖV-Knoten auszubilden. Sie haben zwei Funktionen: Umsteigeorte vom Mittelverteiler zum Feinverteiler und Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte ESP (bsp. Bern-Wankdorf, Ittigen-Worblaufen, Bern-Brünnen).

- An den Schnittpunkten zwischen S-Bahn und der Agglomeration hat die Region optimale Voraussetzungen für einen zweiten Ring von Umsteigeknoten. Sie sind sowohl Endpunkte der Regionalen Buslinien als auch ESP (Bsp. Zollikofen, Köniz, Wabern).
- Ergänzend braucht es drei Gürtel von tangentialen Busverbindungen: in der Stadt (bsp. Eigerplatz–Ostring–Wankdorf), in der Kernagglomeration (bsp. Niederwangen–Köniz–Wabern) und in der Agglomeration (bsp. Konolfingen–Münsingen–Belp). Die tangentialen Busverbindungen übernehmen in grösseren Orten zum Teil auch die Funktion von Ortsbussen. Trotz der ergänzenden Tangentialbusse bleibt Bern eine radial orientierte Region.
- Ein gutes regionales Busnetz sorgt für eine zweckmässige Versorgung im ländlichen Raum, schafft eine gute Erreichbarkeit der Regionalzentren im ländlichen Raum und sichert eine gute Transportkette Bus – S-Bahn.
- Gute Transportketten werden dank P+R-Anlagen in der Agglomeration und B+R-Anlagen in der Kernagglomeration angeboten.

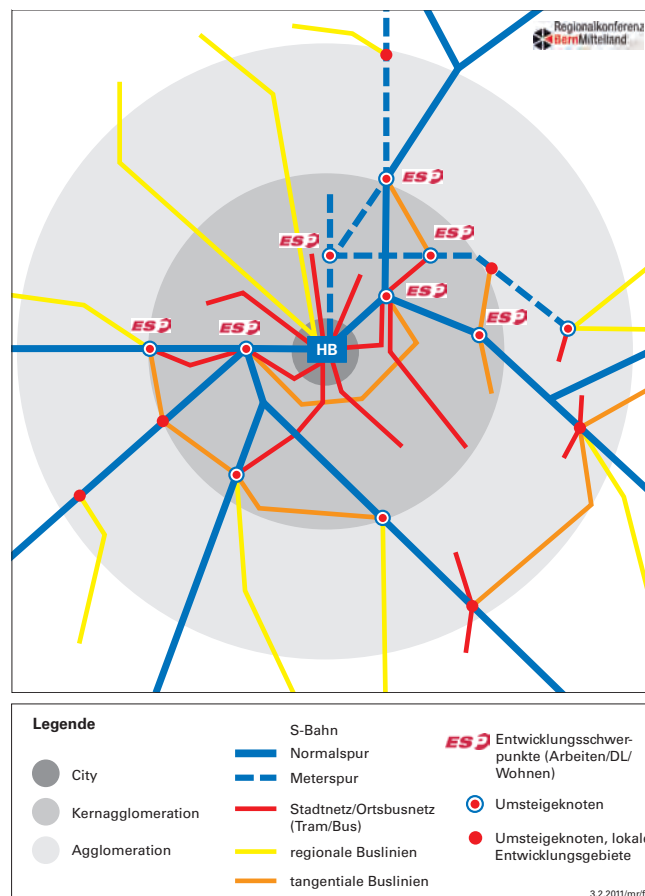


Abb. 47: Schematische Darstellung der ÖV-Strategie

Fuss- und Veloverkehr

Die Strategie des Fuss- und Veloverkehrs beruht auf einer nachhaltigen Entwicklung der Gesamtmobilität in der Region Bern-Mittelland, d.h. vor allem auf einem effizienten Einsatz aller Verkehrsmittel. Die Ziele der Fuss- und Veloverkehrsentwicklung sind in der regionalen Langsamverkehrsplanung der RKBM festgehalten:

- a) Förderung des Fuss- und Veloverkehrs als eigenständige Verkehrsarten
 - Realisieren von Massnahmen zur Vervollständigung des Netzes und Aufwertung des öffentlichen Raumes
 - Flächenhafte Realisierung von Kleinmassnahmen für den Fussverkehr
- b) Verbessern der Umsteigeorte
 - Optimierung der Erreichbarkeit und Infrastruktur von Umsteigeorten zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs als idealen Zubringer zum ÖV
- c) Nachfragelenkende Massnahmen zugunsten von Fuss- und Veloverkehr
 - Verbesserung der Wirkung der Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr durch Koppelung mit nachfragelenkenden Massnahmen bei anderen Verkehrsmitteln (z.B. Parkplatzbewirtschaftung)
- d) Berücksichtigung des Fuss- und Veloverkehrs bei Massnahmen für MIV und ÖV
 - Berücksichtigung des Fuss- und Veloverkehrs bei jeder Massnahme im Verkehrsbereich bereits in der Planung; wenn nötig Ergreifen von flankierenden Massnahmen oder bei gravierenden Mängeln gar Verzicht auf Massnahme
- e) Information und Öffentlichkeitsarbeit
 - Information der Öffentlichkeit über Verbesserungen beim Fuss- und Veloverkehr
 - Information, Marketing und Imageförderung zur Unterstützung für Verhaltensänderungen

Kombinierte Mobilität

Die festgelegte Strategie im Bereich Kombinierte Mobilität ist aus nachfolgender Abbildung ersichtlich. P+R- und B+R-Anlagen werden in den Zufahrtskorridoren der S-Bahn bis am Rande der Kernagglomeration gefördert. Velostationen werden beim Hauptbahnhof Bern sowie bei wichtigen Umsteigeknoten gefördert.

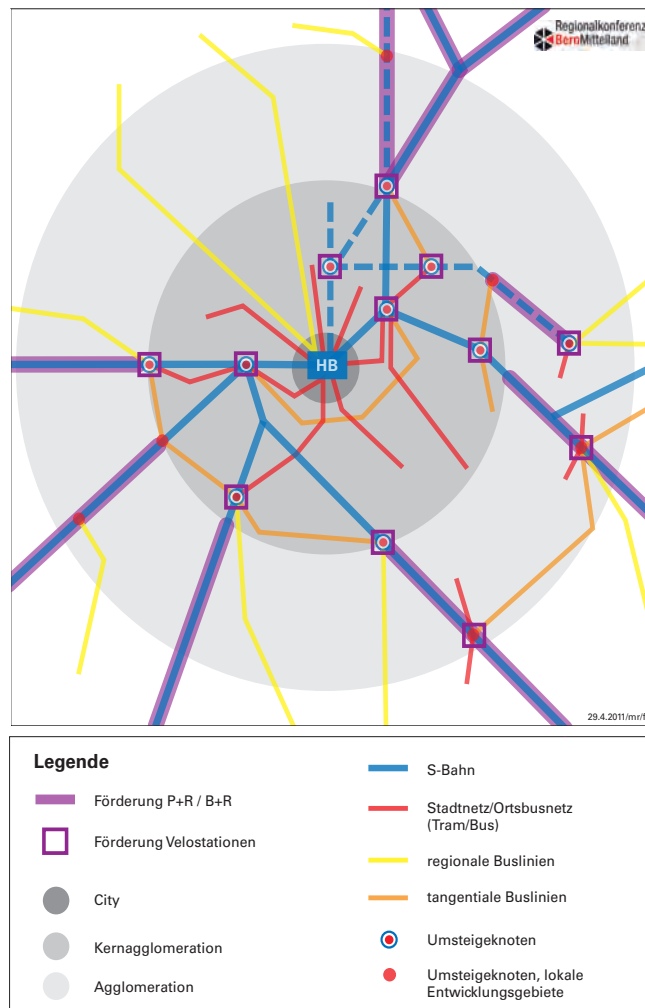


Abb. 48: Strategie kombinierte Mobilität

3.3.4 Leitsätze Verkehr für die unterschiedlichen Raumtypen

Während im ländlichen Raum auf dem Strassennetz noch Reserven bestehen, ist das Netz im Kerngebiet ausgelastet und der Strassenraum kann kaum erweitert werden. Dort muss der Mobilitätswachstum mit dem ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr bewältigt werden. Die Anforderungen an den Verkehr sind je nach Raumtyp unterschiedlich. Für die einzelnen Raumtypen heisst das:

Stadt und Kerngemeinden

- Siedlungsentwicklung an Lagen mit guter ÖV-Erschliessung und hoher Versorgungsqualität, zwecks Verbesserung des Modal Splits
- Priorisierung des ÖV vor dem MIV
- Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit (z.B. durch Dosierung des MIV) zugunsten des strassengebundenen ÖV
- Velopriorisierung vor MIV auf innerstädtischen wichtigen Veloachsen prüfen, auf denen es nicht zu Leistungseinbussen des strassengebundenen ÖV kommt und den MIV nicht zu stark einschränkt
- Förderung des Fuss- und Veloverkehrs als gleichberechtigte Verkehrsart (Alltags- und Freizeitnetz; Kommunikation und Signalisation)
- Aufwertung von Tangentialverbindungen für den Fuss- und Veloverkehr
- Hohe Verträglichkeit der Stadtquartier- und Ortsdurchfahrten
- Mobilitätsmanagement und Parkplatzpolitik gemeindeübergreifend
- Gutes, sicheres Angebot an B+R-Plätzen, auch für Stadtpendler von Bahnstationen zu Arbeitsplätzen
- Verkehrsmanagement zur Lenkung sowie Dosierung (Überlastungsschutz) des MIV und Bevorzugung des ÖV
- Anschluss an den internationalen Verkehr.

Agglomeration, Zentren 4. und 5. Stufe

- Siedlungsentwicklung an Lagen mit guter ÖV-Erschliessung und hoher Versorgungsqualität
- Gute ÖV-Erschliessung zum Agglomerationskern und zum ländlichen Raum (u.a. für Pendler- und Freizeitverkehr)
- Gute Erschliessung zentraler Orte mit dichtem Fuss- und Velowegnetz
- Siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrten sowie sicheres Queren und Abbiegen für den Fuss- und Veloverkehr
- Aufwertung von Tangentialverbindungen für den Veloverkehr
- Ausreichend B+R- und P+R-Plätze an S-Bahnhaltestellen
- Schwerpunkte Erholung, Freizeit bilden mit regional abgestimmten Parkplätzen und Infopunkten.

Ländlicher Raum

- Siedlungsentwicklung an ÖV-erschlossenen Lagen priorisieren
- Flächendeckende Erschliessung erfolgt durch MIV
- Sicherstellung einer guten ÖV-Grundversorgung
- Siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrten sowie sicheres Queren und Abbiegen für den Fuss- und Veloverkehr herstellen
- Ausreichend B+R- und P+R-Plätze an S-Bahnhaltestellen und eventuell Bus-Knotenpunkten
- Schwerpunkte für Erholung und Freizeit mit regional abgestimmten Parkplätzen und Infopunkten bilden
- Adäquate ÖV-Erschliessung zu den Ausflugszielen.

3.4 Zielszenario 2030

3.4.1 Siedlung

Ausgangslage und Grundsatz

Im Zielszenario 2030 wird die Idee der konzentrierten Siedlungsentwicklung aus dem Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Region Bern der ersten Generation und der ZMB Bern aufgenommen und weiterentwickelt. Im Zentrum steht die Abstimmung des prognostizierten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums gemäss Trendentwicklung (vgl. Kap. 1.1.2) auf die Grundsätze einer nachhaltigen und konzentrierten Siedlungsentwicklung.

Die nachfolgenden Ausführungen haben keine Auswirkungen auf die Bemessung des 15-jährigen Baulandbedarfs (Wohnen, Arbeiten) pro Gemeinde. Dieser berechnet sich nach wie vor gemäss Vorgaben im kantonalen Richtplan.

Bevölkerungsentwicklung Ziel

Der Bevölkerungszuwachs bis 2030 (+6.1%) soll primär im inneren, gut erschlossenen Teil der Regionalkonferenz (Zentrumsgemeinde, Kernagglomeration) und in den Regionalzentren stattfinden. Die Bevölkerungsentwicklung in den Agglomerationsgemeinden und ländlichen Gemeinden ohne Zentrumsfunktion soll hingegen weniger stark ausfallen als in der Trendentwicklung (vgl. Kap. 1.1.2) vorausgesagt.

	2007	2030	Differenz 2007-2030	
Zentrum / Kerngemeinden	202'962	216'302	13'340	6.6%
Agglomerationsgemeinden	128'425	136'972	8'547	6.7%
<i>Agglomeration gemäss BFS</i>	<i>331'387</i>	<i>353'274</i>	<i>21'887</i>	<i>6.6%</i>
Ländliche Gemeinden	50'131	51'631	1'500	3.0%
Regionalkonferenz BM	381'518	404'905	23'387	6.1%

Tab. 13: Zielentwicklung Ständige Wohnbevölkerung nach Zentralitätstypen⁷

⁷ Verteilung auf Zentrum und Kerngemeinden gemäss ZMB Bern; Agglomerationsgemeinden: Zentren 4. Stufe: +9.7%, Zentren 5. Stufe: +5.0%, weitere Agglomerationsgemeinden: +3.9%; ländliche Gemeinden: Zentren 3.Stufe/4. Stufe: +9.7%, Zentren 5. Stufe: +5.0%, weitere ländliche Gemeinden: +1.7%.

Arbeitsplatzentwicklung Ziel

Das prognostizierte Arbeitsplatzwachstum (+8.8%) in der Region Bern-Mittelland soll sich zur Hauptsache in den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten ansiedeln. Im ländlichen Raum wird ein Halten der Arbeitsplätze angestrebt.

In einer Abschätzung wurden drei Viertel der zusätzlichen Arbeitsplätze auf die verschiedenen ESP verteilt. Gegenüber der Trend-Arbeitsplatzentwicklung (vgl. Tab. 6, S. 19) ergeben sich so stärkere Zunahmen der Beschäftigtenzahlen im Zentrum und in den Kerngemeinden, eine geringere Zunahme bei den Agglomerationsgemeinden und eine schwächere Abnahme bei den ländlichen Gemeinden.

	2005	2030	Differenz 2005-2030	
Zentrum / Kerngemeinden	186'636	205'125	18'489	9.9%
Agglomerationsgemeinden	43'257	46'082	2'825	6.5%
<i>Agglomeration gemäss BFS</i>	<i>229'893</i>	<i>251'207</i>	<i>21'314</i>	<i>9.3%</i>
Ländliche Gemeinden	12'152	12'014	-138	-1.1%
Regionalkonferenz BM	242'045	263'220	21'175	8.8%

Tab. 14: Zielentwicklung Arbeitsplätze (2./3. Sektor) nach Zentralitätstypen

Baulandbedarf und -angebot Wohnen (Bilanzierung Zielszenario)

Gegenüber dem Trendszenario (vgl. Tab. 5, S. 18) ergibt sich im Zielszenario insgesamt ein leicht tieferer Baulandbedarf. Dies ist primär auf die höhere Ausnützung in den Bauzonen sowie den weniger starken Einfluss des „Ausdünnungseffekts“ (Mehrflächenbedarf pro Einwohner aufgrund abnehmender Belegungsdichte) in der Kernagglomeration zurückzuführen. Durch die stärkere Konzentration der Bevölkerung im Zentrum und in den Kerngemeinden erhöht sich der Baulandbedarf in diesen Zentralitätstypen. Verglichen mit dem Trendszenario sinkt der Wohnbaulandbedarf am stärksten in den Agglomerationsgemeinden.

Die Umsetzung des Zielszenarios bedingt ein genügend grosses Siedlungsflächenangebot. Die Deckung des absehbaren Bedarfs erfolgt durch

- Inanspruchnahme der Bauzonenreserven (vgl. Kap. 1.1.1)
- Aktivierung der inneren Reserven (vgl. Kap. 1.1.1, 4.2.1/S5)
- Einzonung und Überbauung der vorgeschlagenen Siedlungspotenziale (vgl. Kap. 4.2.1/S4, Anhang III).

	Zentrum	Kern- Gmd.	Agglo- Gmd.	ländl. Gmd.	Total
Bedarf gemäss Zielszenario (ha)	74	157	293	117	641
Bauzonenreserven (ha)	50	64	142	70	326
Potenziale innere Reserven (ha)	4	8	15	6	33
Siedlungspotenziale (ha)	82	86	239	31	438
Bilanz (ha)	62	1	103	-10	156

Tab. 15: Bilanz für Umsetzung Zielszenario

Die Bilanzierung zeigt auf, dass das Erreichen des Zielszenarios rein theoretisch möglich ist. Im Zentrum kann der Bedarf zu einem grossen Teil mit den bestehenden Bauzonenreserven gedeckt werden. Bei den Kerngemeinden besteht jedoch gerade auch unter Berücksichtigung der Widerstände gegenüber Einzonungen kein Spielraum zur Erreichung der angestrebten Bevölkerungszahl und der erwünschten Siedlungsstruktur. Der Bedarf an Bauland kann nur abgedeckt werden, wenn es in der Kernagglomeration gelingt, weitere geeignete Flächen einzuzonen. Alleine mit Innenverdichtung kann der Bedarf bei weitem nicht abgedeckt werden.

In dieser Bilanz noch nicht mitberücksichtigt sind Einzonungen kleinerer Siedlungspotenziale (<1 ha), die unter Berücksichtigung der Vorgaben des kantonalen Richtplans möglich sind. Diese fallen primär bei den ländlichen Gemeinden ins Gewicht und relativieren die negative Bilanz bei diesem Zentralitätstyp.

Vereinigung „Zentrum / Kerngemeinden“

Aufgrund der oben vorgenommenen Bilanzierung ist davon auszugehen, dass die Umsetzung des Zielszenarios in den Kerngemeinden mit grossen Unsicherheiten verbunden ist. Hingegen besteht bei der Stadt Bern diesbezüglich grösserer Spielraum. Deshalb wurden im Rahmen der Beurteilung der Auswirkungen auf den Verkehr (Verkehrsmodellanwendung; vgl. Kap. 3.4.2) die beiden Zentralitätstypen „Zentrum“ und „Kerngemeinden“ zusammengefasst. Anschliessend wurden die Wachstumswerte für 2030 unter Berücksichtigung der räumlichen Lage der Bauzonenreserven und der Vorranggebiete für regionale Siedlungsentwicklung verkehrsmodellzonenscharf verteilt.

3.4.2 Auswirkungen auf Verkehr

Auch mit dem Zielszenario ist gesamthaft ein starkes Verkehrswachstum zu verzeichnen. Das Zielszenario beinhaltet nur die Neuberechnung der Strukturdaten aufgrund der konzentrierten Siedlungsstruktur. Die folgenden Auswertungen zwischen Ziel- und Trendszenario zeigen, dass neben den raumplanerischen Massnahmen grosse Anstrengungen gemäss den Zielvorgaben Verkehr notwendig sind, um ein weniger starkes Verkehrswachstum zu erreichen. Da insbesondere die Strasseninfrastruktur nicht in der Lage ist, den prognostizierten Verkehr aufzunehmen, ist mit einem Massnahmenpaket sicherzustellen, dass das Verkehrswachstum gebremst bzw. auf umweltverträgliche Verkehrsträger umgelagert werden kann.

Beim Zielszenario ist aufgrund der Siedlungsentwicklung gegenüber dem Trendszenario mit einer leichten Abnahme der Personenkilometer zu rechnen. Gegenüber 2007 nimmt der motorisierte Verkehr (MIV) beim Zielszenario mit 15.2% um rund 1% weniger zu als im Trendszenario (vgl. Tab. 9), was ca. 107'000 Personenkilometer pro Werktag (DWV) ausmacht. Beim ÖV wird mit einer konzentrierten Siedlungsentwicklung eine Verkehrszunahme von 60.2% Personenkilometer erwartet. Dies sind rund 1.9%, bzw. 84'000 Personenkilometer weniger als im Trendszenario. Insgesamt werden mit MIV und ÖV rund 191'000 Personenkilometer pro Werktag weniger erzeugt.

Beim Gesamtverkehr beträgt die Verkehrszunahme (Personenkilometer) sowohl in der RK Bern-Mittelland wie auch in der Agglomeration rund 29% und liegt 1.3% tiefer als im Trendszenario. Das Verkehrswachstum beim ÖV liegt leicht über und beim MIV deutlich unter dem kantonalen Durchschnitt (alle RK).

Die Annahmen für die Besetzungsgrade sind beim Trend- und Zielszenario gleich. Die Veränderung des PW-Verkehrsaufkommens und der PW-Leistung durch die reduzierten Besetzungsgrade führen zu einer weiteren Erhöhung der Streckenbelastung im Strassenverkehr.

Der sinkende Besetzungsgrad beim MIV von 1.4 Pers/Fahrzeug (2007) auf 1.3 Pers/Fahrzeug (2030), der dem GVM zugrunde liegt, führt dazu, dass die prozentuale Zunahme der Fahrzeugkilometer wesentlich stärker steigt als die der Personenkilometer. Der Anstieg des motorisierten Verkehrs in Bezug auf die Fahrzeugkilometer beträgt 22.2% in der RK Bern-Mittelland, resp. 21.0% in der Agglomeration Bern.

Das etwas tiefere Wachstum beim Zielszenario gegenüber dem Trendszenario ist vor allem auf die Entwicklung der EinwohnerInnen und Arbeitsplätze in den Kerngemeinden und der Stadt Bern zurückzuführen. Eine Abnahme bei der Verkehrsleistung (Pkm) ist auch auf die verdichtete Siedlungsentwicklung in der Stadt Bern und Umgebung und die dadurch reduzierte Reiseweite und stärkere Benutzung des Velo- und Fussverkehrs zurückzuführen.

	MIV				ÖV			Gesamtverkehr		
	2007	2030	Zunahme		2007	2030	Zu- nahme	2007	2030	Zu- nahme
	Pers-km in mio	Pers-km	Fzg-km		Pers-km in mio	Pers-km		Pers-km in mio	Pers-km	
Bern (VRB)	7.94	9.23	16.2%	23.3%	3.80	6.12	61.1%	11.74	15.35	30.7%
Gantrisch	0.45	0.55	22.2%	29.7%	0.06	0.11	71.2%	0.52	0.66	28.1%
Aaretal	1.47	1.60	8.2%	14.8%	0.50	0.77	54.3%	1.97	2.37	19.9%
Kiesental	0.47	0.54	13.4%	20.4%	0.11	0.17	50.2%	0.58	0.70	20.4%
Agglomeration Bern (ex-FR)	8.42	9.61	14.2%	21.2%	4.12	6.58	59.6%	12.54	16.2	29.2%
RK Bern-Mittelland	10.38	11.95	15.2%	22.2%	4.48	7.17	60.2%	14.85	19.12	28.7%
Total alle RKs Bern	26.06	30.67	17.7%	24.8%	10.13	16.21	60.0%	36.20	46.88	29.5%

Tab. 16: Verkehrszunahme bei Umsetzung Zielszenario (Personenkilometer und Fahrzeugkilometer) 2007 – 2030

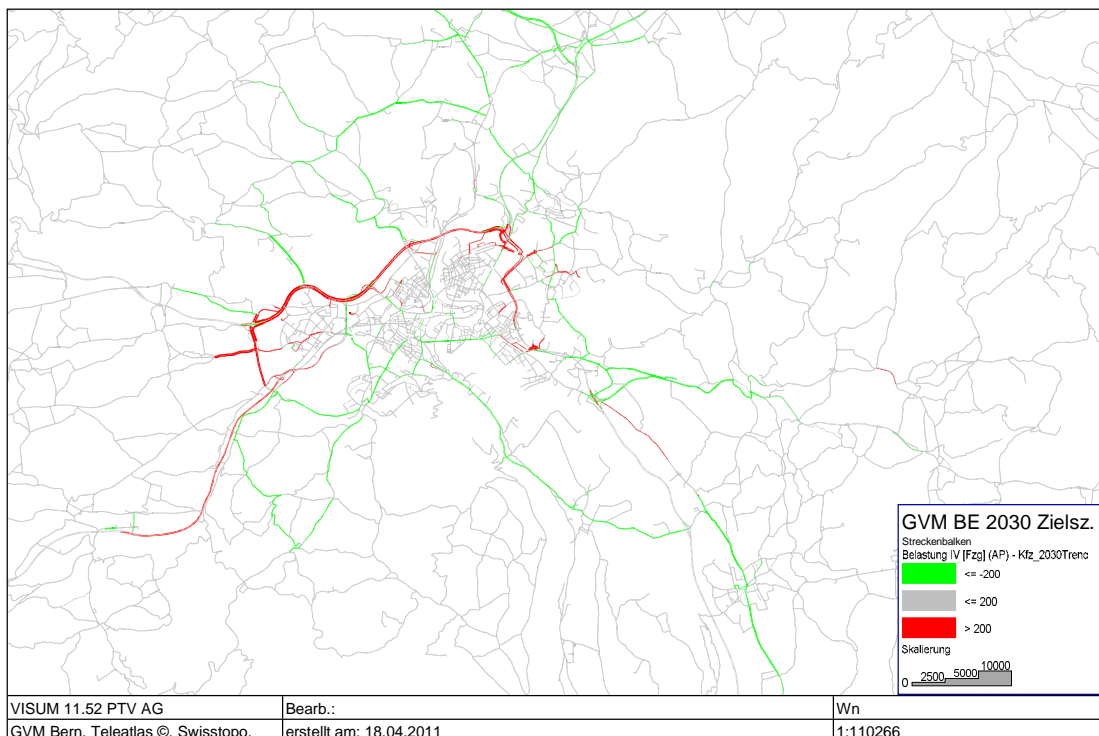


Abb. 49: MIV: Differenz Zielszenario 2030 - Trendszenario 2030, (Quelle GVM 2010)

Der Vergleich zwischen dem Trend- und Zielszenario zeigt, dass der Verkehr auf der Autobahn stark zunimmt und lokal jeweils eine leichte Verkehrszunahme im Umfeld der grossen Entwicklungsflächen (Bern West, Waldstadt, Bern Saali, Ostermundigen Nord etc.) erfolgt (Vergleich Quer-

schnittszählungen). Durch die konzentriertere Siedlungsentwicklung an Lagen mit guter ÖV-Erschliessung weisen die Zufahrtsachsen zur Kernagglomeration tendenziell weniger motorisierten Verkehr auf als im Trend-szenario. Dies betrifft die Korridore Worb, Aaretal, Belp, Schwarzenburg, Frienisberg und das Gebiet Bern Nord.

Auch beim ÖV ist im Zielszenario gegenüber dem Trendszenario eine leichte Zunahme der Netzbelastung vor allem in der Kernagglomeration (u.a. Bern West, Bern Saali, Wankdorf und Ostermundigen) festzustellen. Andererseits werden die Belastungen insbesondere im Regionalverkehr und auf den Zubringerachsen von bzw. zur Kernagglomeration leicht reduziert.

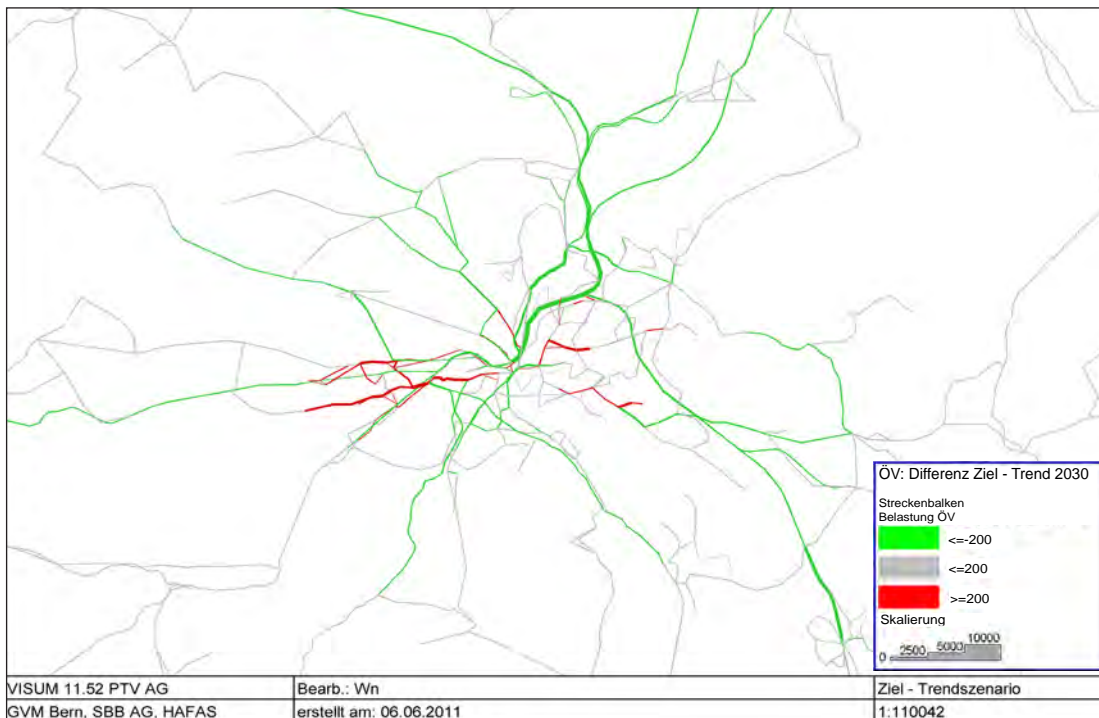


Abb. 50: ÖV: Differenz Zielszenario 2030 - Trendszenario 2030, (Quelle GVM 2010)

Der nachfolgende Auslastungsplot MIV zeigt, dass es in der Abendspitze auf der Autobahn stadtauswärts in Richtung Norden und Süden zu Überlastungen kommt, wenn auf dem Autobahnnetz keine Massnahmen umgesetzt werden. Das Bild zeigt auch, dass sich die Überlastung aber weitgehend auf das übergeordnete Netz beschränkt und der Verkehr auf dem regionalen Netz noch gut funktioniert. Umso wichtiger ist, diesen Zustand mit einem Verkehrsmanagement laufend zu beobachten und den Verkehr entsprechend zu lenken, lokale Massnahmen zu ergreifen, die die Überlastung reduzieren, das Ausweichen auf das untergeordnete Verkehrsnetz verhindern und die Verträglichkeiten verbessern.

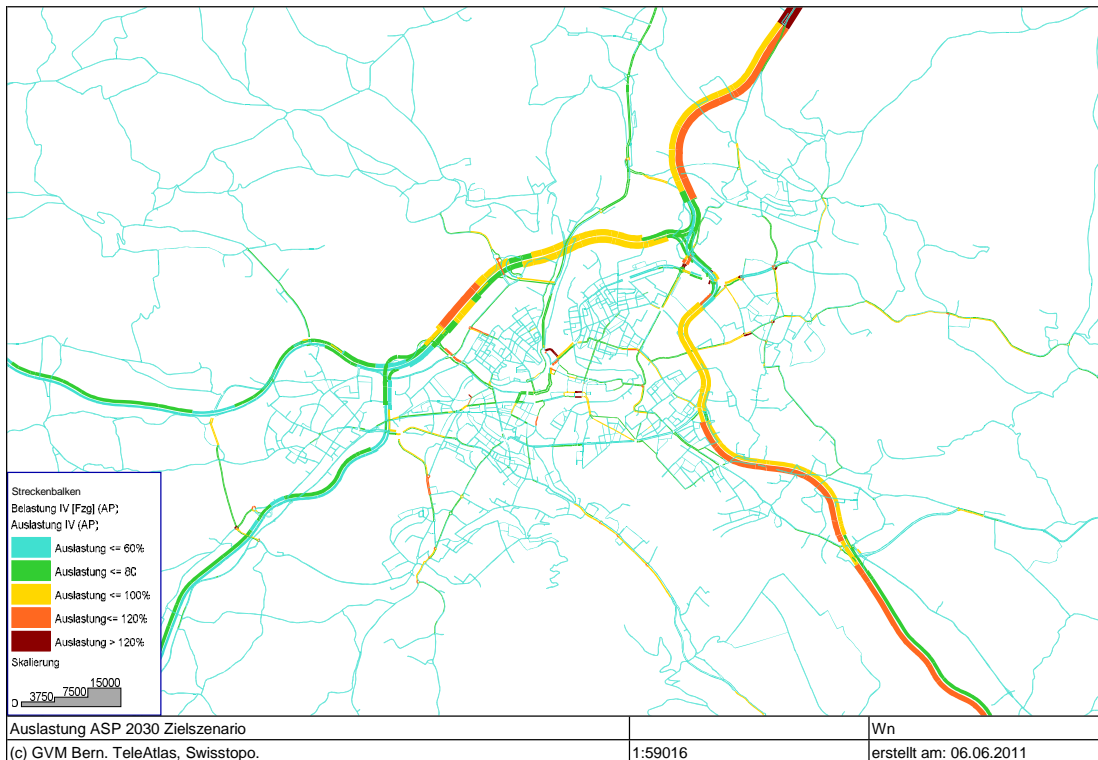


Abb. 51: Auslastungsplot MIV, Zielszenario 2030 (ASP, Quelle GVM 2010)

Die konzentriertere Siedlungsentwicklung, die Entwicklung von Arbeitsplätzen und Wohnschwerpunkten an gut erschlossenen ÖV-Lagen, die starke Auslastung des Autobahnnetzes und die Dosierungen in einzelnen Kerngemeinden, die bereits im Zielszenario berücksichtigt sind, führen dazu, dass sich der Modal Split zugunsten des ÖV entwickelt.

	2007		2030 Trend			2030 Ziel		
	Personen	Anteil Modal-Split	Personen	Veränd. Personen ggü. 2007 (in %)	Anteil Modal-Split	Personen	Veränd. Personen ggü. 2007 (in %)	Anteil Modal-Split
MIV Agglomeration	743'676	68.2%	869'921	17.0	63.3%	860'904	15.8	63.2%
Binnenverkehr Agglo	542'963	67.1%	635'010	17.0	63.0%	629'130	15.9	63.0%
Quellverkehr Agglomeration	200'713	71.5%	234'910	17.0	64.0%	231'774	15.5	63.9%
ÖV Agglomeration	346'341	31.8%	505'177	45.9	36.74%	500'764	44.6	36.8%
Binnenverkehr Agglo	266'146	32.9%	373'000	40.1	37.00%	369'922	39.0	37.0%
Quellverkehr Agglomeration	80'196	28.5%	132'177	64.8	36.01%	130'842	63.2	36.1%
Gesamtverkehr Agglomeration	1'090'017	100.0%	1'375'097	26.2	100.00%	1'361'668	24.9	100.0%
Binnenverkehr Agglomeration	809'109	100.0%	1'008'010	24.6	100.00%	999'053	23.5	100.0%
Quellverkehr Agglomeration	280'908	100.0%	367'087	30.7	100.00%	362'616	29.1	100.0%

Tab. 17: Wegeverkehr Agglomeration Bern (ex FR) gemäss GVM Bern, DWV

Die Anzahl Wege mit dem MIV nimmt im Zielszenario 2030 gegenüber 2007 sowohl im Binnenverkehr der Agglomeration als auch im Quellverkehr (Wege aus der Agglomeration) um 16% zu. 1% weniger als im Trendszenario. Beim ÖV wächst die Anzahl Wege, die innerhalb der Agglomeration stattfinden, um 39%. Es werden deutlich mehr zusätzliche Wege mit dem

ÖV gemacht. Die stärkste Wegezunahme im Zielszenario findet jedoch mit +63.2% im Quellverkehr statt. Für die Agglomeration insgesamt bedeutet dies eine Zunahme von 44.6%. Die Anzahl Wege des Gesamtverkehrs nimmt bis 2030 im Trend um 26.2% und im Zielszenario um 24.9% zu.

Die Untersuchung der Wege zeigt, dass pro Tag mit einer konzentrierten Siedlungsentwicklung rund 10'000 Wege mit dem MIV und rund 4'000 Wege mit dem ÖV weniger gemacht werden als im Trendszenario. Bei konzentrierter Siedlungsentwicklung erhält der Langsamverkehr eine grössere Bedeutung, was sich in den Zahlen widerspiegelt.

Trotz der Zunahme von Wegen wird eine positive Entwicklung des Modal Splits zugunsten von ÖV und LV für 2030 angenommen. Sowohl im Trend wie auch im Zielszenario verschiebt sich der Modal Split gegenüber 2007 zugunsten des öffentlichen Verkehrs um rund 5%. Mit 7.6% verlagert sich der Quellverkehr stärker auf die öffentlichen Verkehrsmittel als innerhalb der Agglomeration, wo rund 4% weniger Strecken mit dem MIV zurückgelegt werden.

Die dargestellten Aussagen basieren auf Modellabbildungen des GVM. Modelldurchläufe haben den Zweck aufzuzeigen, welches die Auswirkungen von Massnahmen sind. Da die Region Bern-Mittelland bis 2030 ein moderates Wachstum aufzeigt, wirkt sich auch ein Konzentrationsszenario gesamthaft nur sehr bescheiden aus. Umso mehr rücken verkehrliche Massnahmen in den Vordergrund, damit die Region nicht im Stau stecken bleibt sowie Mensch und Umwelt nicht noch mehr belastet werden.

3.5 Weitere geprüfte räumliche Entwicklungsszenarien

Sollte das Monitoring und Controlling mittelfristig zeigen, dass das dargestellte Zielszenario politisch nicht realisierbar ist, müssen räumliche Alternativen vertieft geprüft werden. Folgende Szenarien wurden im Rahmen der Erarbeitung des RGSK BM betrachtet, aber aus verschiedenen Gründen als nicht erstrebenswert beurteilt:

Ausscheiden von grundsätzlich neuen, autonomen Siedlungseinheiten (Satelliten)

Die Weiterentwicklung von Gemeinden in der Kernagglomeration scheidet vielfach an den direkt Betroffenen. Diese kritisieren die Neueinzonungen mit dem Argument der Zerstörung der landschaftlichen Flächen, bzw. der Naherholungsflächen im direkten Umfeld der bestehenden Wohnquartiere. Auch besteht die Befürchtung, dass im Wohnquartier mehr Verkehr entsteht.

Die Idee der Satelliten greift diese Problematik auf und schlägt grundsätzlich neue autonome Siedlungseinheiten vor, an denen heute keine oder nur eine kleine Siedlung besteht. In Betracht gezogen werden Standorte mit S-Bahn-Anschlüssen, die in max. 15-20 Minuten vom Bahnhof Bern aus erreicht werden können. Mögliche Standorte sind Bern-Riedbach, Köniz-Gasel, oder Worb SBB. Für einige dieser S-Bahnstationen ist mittel- bis langfristig ein Viertelstundentakt geplant (z.B. Köniz – Niederscherli). Der Nachteil dieser Standorte ist eine fehlende Versorgungsinfrastruktur wie Schulen, Einkaufsmöglichkeiten und anderweitiger Dienstleistungen sowie ungenügender Verkehrsanbindung für grosse Entwicklungen.

Dieses Szenario ist planerisch zwar interessant und grundsätzlich im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung, hingegen dürfte die Akzeptanz für solche grossflächigen Entwicklungsgebiete nicht gegeben sein.

Stärkere Entwicklung in ländlichen Räumen

Dieses Szenario stellt ein übersteigertes Trendszenario 2030 dar. Standorte ausserhalb der Kernagglomeration würden bei dieser alternativen räumlichen Entwicklung bewusst gefördert. Das Motto wäre „Wohnen im Grünen“, „Wohnen im ländlichen Raum“. Grundsätzlich strebt die Region Bern-Mittelland eine ausgewogene Entwicklung der gesamten Regionen an, mit Schwerpunkten an gut mit ÖV erschlossenen und versorgten Standorten. Eine überproportionale Entwicklung des ländlichen Raums hätte eine überproportionale Entwicklung des MIV in der ganzen Region zur Folge.

Dieses Szenario führt zu Umweltbelastungen und zu einem deutlichen Mehrverkehr in der Kernagglomeration. Die Weiterverfolgung ist aus diesen Gründen keine Option.

Weniger starkes (Bevölkerungs-)Wachstum bzw. Verlagerung des Wachstums in benachbarte Regionen

Dieses Szenario geht davon aus, dass die RKBM nicht in der Lage ist, die nachgefragten Flächen zur Verfügung zu stellen. Da die Bevölkerung weiter wachsen wird, verlagert sich die Entwicklung auf benachbarte Regionen bzw. Kantone.

Wegen der Attraktivität des Grossraums Bern als Arbeitsplatz- und Ausbildungsstandort sowie aufgrund der vielseitigen Sport-, Freizeit- und Kultur-einrichtungen bleibt die Region Magnet für verschiedene Tätigkeiten. Als Folge der länger werdenden Wege nimmt die Verkehrsmenge zu und die angestrebte Wohn- und Lebensqualität kann nicht erreicht werden. Ebenfalls entstehen bei diesem Szenario negative sozio-ökonomische Effekte mit einer überdurchschnittlichen Zunahme der älteren Personen und einer unterdurchschnittlichen Anzahl Kinder und Jugendlicher. Dies führt wiederum zu einer mangelnden Auslastung von bestehenden Infrastrukturen (z.B. Schulen). Tendenziell ist mit einer stärkeren Steuerbelastung pro Kopf zu rechnen. Aufgrund der aufgezeigten negativen Auswirkungen stellt dieses Szenario keine Option für die RKBM dar.

4. Massnahmen

4.1 Massnahmenherleitung, Vollzugs- und Prüfungsaufträge

Ausgangspunkt für die Formulierung der Massnahmen sind die Schwachstellenanalyse und die Zielsetzungen gemäss Entwicklungsleitbild und Zielszenario. Andererseits werden die kantonalen Vorgaben berücksichtigt. Die kantonalen Vorgaben sind in Form von Vollzugs- und Prüfungsaufträgen formuliert, die mit entsprechenden Massnahmen umgesetzt werden sollen. Die Behandlung der kantonalen Vollzugs- und Prüfungsaufträge ist im Anhang I dargestellt.

4.2 Massnahmen Siedlung und Landschaft

Die Massnahmen im Bereich Siedlung orientieren sich an der übergeordneten Zielsetzung einer nachhaltigen und konzentrierten Siedlungsentwicklung. Diesbezüglich können sowohl in städtischen wie auch in ländlichen Gebieten kompakte Siedlungen den grössten Beitrag leisten. Verschiedene Massnahmen haben einen direkten Bezug zum Zielszenario und verfolgen die Umsetzung des selbigen.

Von besonderer Bedeutung bei der Herleitung der Massnahme ist das räumliche Entwicklungsleitbild. Es gibt die wesentlichen Handlungsstränge und Entwicklungsmöglichkeiten vor. Dies kommt in besonderem Masse bei der Ausscheidung der Vorranggebiete für die zukünftige Siedlungsentwicklung und bei der Festlegung von Siedlungsgrenzen und siedlungsprägenden Grünräumen zum Ausdruck.

Der Landschaftsbezug des Entwicklungsleitbilds kommt in Massnahmen zum Ausdruck, die die Gestaltung, Weiterentwicklung und Inwertsetzung der Landschaft zum Ziel haben. In diesem Sinne von besonderer Bedeutung ist die Abstimmung mit dem Regionalen Naturpark Gantrisch.

4.2.1 Siedlung

S1: Regionale Zentralitätsstruktur

Mit der Festlegung einer regionalen Zentralitätsstruktur werden in Ergänzung zur Zentralitätsstruktur des kantonalen Richtplans regionale räumliche Schwerpunkte (Zentren 4. Stufe) definiert. Zusätzlich schlägt die RKBM die Einführung einer 5. Zentralitätsstufe vor. Diese umfasst Gemeinden im ländlichen Raum mit einer überörtlichen Funktion als Versorgungszentrum, die aus Sicht der Region im Rahmen regionalplanerischer Vorhaben ebenfalls als regionale räumliche Schwerpunkte zu betrachten sind. Damit werden die Voraussetzungen geschaffen zur regionalpolitischen Steuerung, für den gezielten Einsatz der knappen Mittel, zur Prioritätensetzung und Identifikation mit der Regionalkonferenz. Die Berücksichtigung der regionalen Zentralitätsstruktur bei strategischen Planungen und

bei Standortentscheiden mit räumlichen Auswirkungen unterstützen die (dezentrale) konzentrierte Siedlungsentwicklung und die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

Die Herleitung der Zentren 4. Stufe richtet sich nach den Kriterien des kantonalen Richtplans. Dabei wird die Erfüllung der folgenden Kriterien überprüft:

- Kernort liegt auf einer kantonalen Entwicklungsachse oder auf einer Verbindungsachse gemäss Entwicklungsbild im kantonalen Richtplan
- Bedeutung als Arbeitsplatzstandort (mehr als 2000 Arbeitsplätze)
- Gute ÖV-Erschliessung (Haltestellenkategorie III, direkte Anbindung an ein übergeordnetes Zentrum, Verbindungen ins Umland)
- (Öffentliches) Dienstleistungsangebot in den Bereichen Schulen (Sekundarstufe I), Gesundheitswesen und Versorgung (Apotheke, Grossverteiler)

Die Herleitung der Zentren 5. Stufe (Versorgungszentren des ländlichen Raums) erfolgt grundsätzlich ebenfalls anhand der Kriterien des kantonalen Richtplans. Versorgungszentren des ländlichen Raums erfüllen diese Kriterien nur teilweise, verfügen aus Sicht der RKBM aber dennoch über eine Zentrumsfunktion von regionaler Bedeutung. Zentren der 5. Stufe erfüllen mindestens die folgenden Kriterien:

- Überkommunale Bedeutung als Arbeitsplatzstandort
- (Öffentliches) Dienstleistungsangebot in den Bereichen Schulen (Sekundarstufe I), Gesundheitswesen und Versorgung (Apotheke, Grossverteiler)

Die Rolle innerhalb der Region, Handlungsspielraum und Verpflichtungen der neu geschaffenen 5. Zentralitätsstufe sind im RGSK BM der 2. Generation zu definieren. Grundsätzlich ist die RKBM bestrebt, auf regionaler Ebene die raum- und verkehrsplanerischen Voraussetzungen zu schaffen, damit die Zentren 5. Stufe die überkommunale Dienstleistungsfunktion, die Erschliessung der zentralen Arbeits- und Dienstleistungsorte sowie allfällige weitere spezifische Funktionen (z.B. im Bereich Tourismus/Naherholung) gewährleisten können.

In Anwendung der Vorgaben und Kriterien des kantonalen Richtplans gilt für die RKBM somit folgende Zentralitätsstruktur:

Zentrum von nationaler Bedeutung (Zentrum 1. Stufe) gemäss kantonalem Richtplan
Kernagglomeration Bern ⁸ Entspricht den Gemeinden Bern (ohne Nieder- und Oberbottigen), Bolligen (nur Bolligen Dorf und Station), Ittigen, Köniz (nur Köniz, Liebefeld, Niederwangen, Wabern), Münchenbuchsee (nur Bahnhof Zollikofen), Muri, Ostermundigen, Zollikofen
Regionalzentren von kantonalen Bedeutung (Zentren 3. Stufe) gemäss kantonalem Richtplan
Schwarzenburg
Regionalzentren (Zentren 4. Stufe) Erfüllung sämtlicher Kriterien Stufe 4
Belp Konolfingen Moosseedorf / Urtenen-Schönbühl ⁹ Münchenbuchsee Münsingen Neuenegg / Flamatt ^{9, 10} Worb
Versorgungszentren des ländlichen Raums (Zentren 5. Stufe) Teilweise Erfüllung der Kriterien Stufe 4
Laupen / Böisingen ^{9, 10} Oberdiessbach Riggisberg

⁸ Die Kernagglomeration Bern kann nicht ausschliesslich unter dem Begriff Zentrum 1. Stufe zusammengefasst werden. Im Strukturleitbild (vgl. Abb. 15) sind die bedeutenden Subzentren (Stadtteilzentren), die zum Teil von übergeordneter Bedeutung sind und einzelne Stadtteile versorgen, zusammengefasst.

⁹ Aufgrund ihrer funktionalen und räumlichen Verflechtung werden die Gemeinden Laupen/Böisingen, Moosseedorf/Urtenen-Schönbühl und Neuenegg/Flamatt zu je einem Zentrum zusammengefasst.

¹⁰ Die Festsetzung der überkantonalen Doppelzentren Neuenegg/Flamatt und Laupen/Böisingen im RGSK Bern-Mittelland bedingt die Zustimmung des Kantons Freiburg bzw. die Aufnahme als Massnahme in den regionalen Richtplan Sense. Die Koordination mit dem Kanton Freiburg ist noch ausstehend und wird durch den Kanton (JGK/AGR) übernommen.

S2: Umsetzung des Zielszenarios

Im Sinne der übergeordneten Zielsetzung wird mit dem Zielszenario (vgl. Kap 3.4) eine konzentrierte und nachhaltige Siedlungsentwicklung angestrebt. Mit einem Massnahmenset soll die Umsetzung des Zielszenarios vorangetrieben werden. In Anbetracht der Erfahrungen der letzten Jahre (u.a. Bern, Ittigen, Bolligen, Münsingen) kommt der Frage der Einstellung der Bevölkerung gegenüber grossflächigen Einzonungen grosse Bedeutung zu. Mittels Informationskampagne soll die Bevölkerung über die Zusammenhänge und möglichen Konflikte informiert werden und so eine Einstellungsänderung gegenüber den Themen Innenentwicklung, Verdichtung, Mobilisierung sperriger Areale, Hochhäuser und Verkehr erreicht werden.

Zusätzlich wird eine Plattform geschaffen werden, welche sich den entwicklungsplanerischen Herausforderungen der Gemeinden erkenntlich macht, Handlungsschwerpunkte und -ablauf zur Diskussion stellt und die Vernetzung der Entscheidungsträger und Behörden fördert. Weitere regionale und kommunale Instrumente (z.B. regionale UeO, innerregionaler Ausgleichsmechanismus) sollen im Rahmen der Umsetzungsstrategie geprüft werden. Dabei ist der Kanton miteinzubeziehen und allenfalls sind auch die kantonalen Planungsinstrumente zu überdenken.

S3: Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte

Die raumplanerisch besonders geeigneten Lagen, welche bereits als Bauzone ausgeschieden sind, werden als regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte bezeichnet. Wohnschwerpunkte und Arbeitsplatzschwerpunkte mit Nutzungsprofil Büro/Dienstleistungen liegen in der Regel in den Zentren 4. Stufe, weisen eine gute ÖV-Erschliessung auf (minimale ÖV-Erschliessungsgüteklasse: C) und sind mindestens eine Hektare gross. Arbeitsplatzschwerpunkte mit Nutzungsprofil Industrie/Gewerbe müssen zusätzlich eine direkte Anbindung an das regionale Basisnetz aufweisen, jedoch nur minimale Anforderungen bezüglich ÖV-Qualität erfüllen. In Anwendung dieser Kriterien können im RGSK BM 51 Standorte als Wohnschwerpunkte und 34 Standorte als regionale Arbeitsplatzschwerpunkte bestimmt werden (vgl. Anhang II).

Die regionalen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte leisten einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung des Zielszenarios. Die Gemeinden sind deshalb angehalten, aktiv die Verfügbarkeit und Realisierung dieser Standorte zu fördern und für die als Umstrukturierungsgebiete bezeichneten Standorte die notwendigen Planänderungsverfahren zu veranlassen. Bei Wohnschwerpunkten sollen sie zusätzlich eine hohe Siedlungsqualität und eine angemessene bauliche Dichte sicherstellen. Die Regionalkonferenz unterstützt die Umsetzung der regionalen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte im Rahmen des Massnahmensets zur Umsetzung des Zielszenarios (vgl. S2) sowie durch die Aktivitäten der regionalen Wirtschaftsförderung.

S4: Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung

Zukünftige Einzonungen bilden das zweite wichtige Standbein bei der Umsetzung des Zielszenarios. Die Auswahl für mögliche mittlere bis grössere Siedlungserweiterungen erfolgt gestützt auf Ergebnissen der Vorarbeiten der Planungsregionen, der Mitwirkungseingaben der Gemeinden sowie der Ende 2011 geführten Gemeindeggespräche (Mühlethurnen, Wohlen). Insgesamt meldeten diese über 135 Standorte mit einem Siedlungsflächenpotenzial von gegen 800 Hektaren. Die gemeldeten Flächen wurden aus städtebaulicher, landschaftlicher und verkehrlicher Sicht beurteilt. Dabei wurden Standorte, welche in Konflikt mit übergeordneten Grünräumen, wertvollen Landschaften und städtebaulich bedeutenden historischen Ensembles stehen oder gegen die wesentlichen Vorbehalte bezüglich verkehrlicher Situation (u.a. ÖV-Erschliessung, Strassenkapazitäten) sprechen, gänzlich ausgeschlossen. Um die landschaftlichen Qualitäten gemäss räumlichem Entwicklungsleitbild zu erhalten und die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes zu gewährleisten, erfolgte bei weiteren Standorten eine Reduktion des Nutzungsmasses.

Insgesamt verbleiben 111 Standorte, welche ähnlich gute Eigenschaften bezüglich Erschliessung (Wohnen und Dienstleistung: mind. ÖV-Güteklasse C oder Verbesserung ÖV-Erschliessungsgüte angestrebt, Arbeiten: mind. ÖV-Güteklasse F und direkte Anbindung ans regionale MIV-Basisnetz) und Grösse (Fläche > 1 ha) wie die regionalen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte aufweisen, mit einem Siedlungsflächenpotenzial für etwa 440 Hektaren Wohnnutzungen und für rund 200 Hektaren Arbeitsnutzungen (vgl. Anhang III). Die Einzonung dieser Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung ist aktiv anzugehen. Die Standortgemeinden werden durch die Regionalkonferenz im Rahmen des Massnahmensets zur Umsetzung des Zielszenarios (vgl. S2) bei ihren Bemühungen unterstützt.

Die Ausscheidung dieser Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen beruht auf einer regionalen und langfristigen Sicht. Dadurch wird der Rahmen für mögliche Siedlungserweiterungen weiter gesteckt, als dies in den meisten Ortsplanungen und kommunalen Konzepten abgedeckt ist. Bei der Weiterentwicklung dieser Räume hat eine umfassende Interessensabwägung zu erfolgen. Dabei sind all diejenigen Aspekte einzubeziehen, welche aus übergeordneter Sicht für die Beurteilung einer späteren Einzonung relevant sind (u.a. Naturgefahren, ÖV-Erschliessung, Aspekt Fruchtfolgeflächen). Mehrere Vorranggebiete stehen auch in Abhängigkeit zu grösseren Verkehrsinfrastrukturvorhaben und haben somit einen längerfristigen Horizont zur Umsetzung. In einem ersten Priorisierungsschritt werden die Vorranggebiete Siedlungserweiterung durch die Festlegung des Koordinationsstands grob priorisiert (Kriterien vgl. Anhang III).

S5: Siedlungsentwicklung nach innen

Neben der Inanspruchnahme der Bauzonenreserven und der Einzonung sowie Umsetzung der Siedlungspotenziale bildet die Siedlungsentwicklung nach innen den dritten Handlungsstrang für die Erreichung des Zielszenarios. Im Sinne der übergeordneten Zielsetzung, für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung den Bodenverbrauch zu stabilisieren, sollen Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete identifiziert und unter Beachtung städtebaulicher und ökologischer Qualitäten realisiert werden.

Neben dem städtischen Raum besteht auch in ländlich geprägten Gemeinden und Weilern ein Verdichtungspotenzial. Im Vordergrund stehen folgende Handlungsfelder:

a) Nachverdichtungen von EFH-Quartieren und Weilern

In der Regel schöpfen die EFH-Quartiere und Weiler die maximale Dichte nicht aus. Der Anbau eines Zimmers, der Ausbau des Dachgeschosses oder (teilweise) des Kellers sind oft noch möglich. In einzelnen Fällen ist eine Aufteilung der Parzellen in zwei oder mehrere Parzellen machbar. In Weilern sind Verdichtungen (z.B. Umnutzung und Ausbau von Ökonomiegebäuden) innerhalb der Bauzonen möglich. Die Nachverdichtung in diesen Quartieren und Weilern erfolgt aufgrund individueller Entscheidungen der Grundeigentümer.

b) Sanierung von Mehrfamilienhausquartieren

Insbesondere bei Mehrfamilienhausquartieren, die zwischen 1920 und 1980 realisiert wurden, stellt sich heute die Frage, ob die Siedlungen saniert oder sogar umkonzipiert werden sollen. Vielfach entspricht der Wohnungsmix, das Wohnungslayout und die Energietechnik nicht den heutigen Bedürfnissen und Anforderungen. Inwieweit solche Siedlungen saniert oder neu gebaut werden, hängt stark von den Entscheidungen der Grundeigentümer ab. Die öffentliche Hand kann mit Nutzungsanreizen und mit planungs- und baurechtlichen Vorgaben bei Bedarf die Rahmenbedingungen verbessern.

c) Nutzungsverdichtung in Kernzonen und Bahnhofgebieten, Umstrukturierung von Gewerbebezonen

In dieser Kategorie befindet sich das grösste Potenzial für die Schaffung neuer Nutzflächen. Beispiele dafür sind die Bahnhofgebiete Köniz, Liebefeld, Worblaufen, Papiermühle oder Unterzollkofen. Für das Ausschöpfen dieser Nutzungspotenziale sind in der Regel planerische Arbeiten durch die Gemeinden notwendig.

S6: Verkehrsintensive Vorhaben

Verkehrsintensive Vorhaben (VIV) sollen nur an Standorten angesiedelt werden, die aus Sicht des Verkehrsaufkommens und mit Blick auf die Luft- und Lärmbelastung geeignet sind. Im regionalen Richtplan VRB Teil 1 wurden Kriterien definiert, nach denen Standorte für VIV von regionaler Bedeutung beurteilt und festgesetzt werden. Die im Richtplan festgesetzten Standorte und weitere behördenverbindliche Inhalte werden unverändert ins RGSK BM integriert. Mit der Genehmigung des RGSK Bern-Mittelland wird der bestehende Richtplan „Regionsstruktur und Mobilität, VIV“ mit sofortiger Wirkung aufgehoben.

S7: Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung

Die noch vorhandenen und prägenden Grünzäsuren zwischen den einzelnen Siedlungseinheiten sind wichtige Potenzialräume für die Naherholung und die ökologische Vernetzung. Ausserdem sind diese Zwischenräume ein prägendes und wahrnehmbares Merkmal der Region Bern-Mittelland. Die heutigen Siedlungsgrenzen sind eher zufällig und wirken oft provisorisch. Mit der Bezeichnung von überörtlichen Siedlungsgrenzen sollen die übergeordneten Landschaftsräume erhalten, die Siedlungsränder akzentuiert und die Zersiedlung eingegrenzt werden.

Die in der RGSK-Karte bezeichneten Siedlungsbegrenzungen wurden einerseits aus rechtsgültigen regionalen Richtplänen (Regionaler Richtplan Region Aaretal 2009), andererseits aus verschiedenen Vorarbeiten der ehemaligen Planungsregionen (VRB, Gantrisch) übernommen. Die im Regionalen Gesamttrichtplan Kiestal (1982) und im Landschaftsrichtplan Amtsbezirk Laupen (1981) enthaltenen Siedlungsbegrenzungen sind zwar weiterhin rechtsgültig, wurden aber aufgrund deren Aktualisierungsbedarf in die RGSK-Karte aufgenommen. Sobald die Grundlagen aus dem Bereich Natur und Landschaft (vgl. L2, 2. Generation RGSK BM) vorliegen, sind die bezeichneten Siedlungsgrenzen zu überprüfen und regionsweit zu harmonisieren bzw. zu ergänzen.

4.2.2 Landschaft

L1: Regionaler Naturpark Gantrisch

Mit der Auszeichnung als Regionaler Naturpark Gantrisch verfügt der Teilraum Gantrisch innerhalb der RKBM über einen Sonderstatus. Der Naturpark bietet bei geschickter Inwertsetzung nicht nur dem Gantrischgebiet, sondern der gesamten Region eine grosse Chance mit viel kreativem Spielraum.

Für die Entwicklung des Parks werden insbesondere im Bereich regionale Wertschöpfungsketten, Naherholung, Tourismus und Besucherlenkung raumplanerische Grundlagen notwendig sein, welche den RGSK-Rahmen sowohl bezüglich Inhalt als auch bezüglich Detaillierungsgrad und Bearbeitungstiefe sprengen. Die Region Gantrisch erarbeitet deshalb für den Parkperimeter einen spezifischen Raumentwicklungsplan (REK). Die räumlich relevanten Inhalte des REK Naturpark Gantrisch werden behördenverbindlich im RGSK BM festgesetzt.

L2: Natur, Landschaft und Erholung

Im RGSK BM der ersten Generation stehen die Themen Mobilität und Siedlung im Zentrum. Für den Regionalen Naturpark Gantrisch, aber auch für die weiteren Gebiete der Regionalkonferenz sind weitere raumrelevante Themen wichtig. In den bestehenden Grundlagen und Instrumenten der verschiedenen Teilregionen sind die Themen Natur, Landschaft und Erholung in ungleicher Tiefe bearbeitet und mit verschiedener Verbindlichkeit festgesetzt. Die entsprechenden Inhalte können deshalb vorerst nicht 1:1 übernommen werden und sind für das RGSK BM der zweiten Generation integral aufzuarbeiten.

Eine Ausnahme bilden die für die Gliederung und das Gesamtbild der Regionalkonferenz wichtigen Grünkorridore und -inseln im Siedlungsgebiet („siedlungsprägende Grünräume“) sowie rund um das Siedlungsgebiet der Kernagglomeration („Grünes Band“). Diese Grünräume von regionaler Bedeutung sind zentraler Bestandteil des räumlichen Entwicklungsleitbilds (vgl. Abb. 45). In festgesetzten siedlungsprägenden Grünräumen ist auf grossflächige Siedlungserweiterungen zu verzichten. Allfällige Bauvorhaben sind äusserst sorgfältig zu integrieren, damit die bisherige Funktion des Grünraums erhalten bleibt und weiterhin wahrgenommen wird. Die siedlungsprägenden Grünräume sind als Landwirtschaftsgebiete, Erholungsraum oder naturnahe Flächen zu erhalten und aufzuwerten. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zur Lebensqualität, zum Mikroklima und zur ökologischen Vernetzung innerhalb des Siedlungsgebietes.

Das Grüne Band, in das die Kernagglomeration Bern eingebettet ist, erfüllt regional bedeutende Funktionen hinsichtlich Siedlungsbegrenzung, Naherholung, Landschaftsästhetik und Ökologie. Diese Zäsur zwischen urbanem Siedlungsraum und landschaftlicher Qualität ist darum zu erhalten und gezielt aufzuwerten. Obwohl innerhalb des Grünen Bandes kein generelles Bauverbot besteht, ist bei allfälligen Bauvorhaben (z.B. Infrastruktur für Naherholung, landwirtschaftliche Anlagen) besondere Sorgfalt in Bezug auf den Charakter und die vielfältigen Funktionen des Grünen Bandes zu tragen. Das Grüne Band wird im Rahmen der 2. Generation RGSK BM weiter vertieft und überarbeitet.

4.3 Massnahmen Verkehr

Die Massnahmen basieren auf den Schwachstellen für die verschiedenen Verkehrsarten, auf der Auswertung des Gesamtverkehrsmodells sowie auf den vom Entwicklungsleitbild abgeleiteten Zielsetzungen im Bereich Verkehr. Die Erreichbarkeit soll auf umweltverträgliche und auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte Art gesichert werden. Die vorgeschlagenen und die bereits in Umsetzung stehenden Massnahmen können die Ziele, die in Kapitel 3 postuliert wurden, erreichen.

Entscheidend für die Weiterentwicklung der Region Bern-Mittelland und übergeordnet der gesamten Hauptstadtregion ist die Umsetzung der zwei grossen Pakete Leistungsfähigkeit Bahnknoten Bern inklusive Publikumsanlagen und die Engpassbeseitigung der Autobahn um Bern. Beide Schwachstellen lassen sich nicht von heute auf morgen entschärfen. Dies darf in der Zwischenzeit nicht zu unverträglichen Verkehrsverlagerungen im System führen. Bis zur Umsetzung wird das Herz der Region in Spitzenzeiten noch einige Jahre stark ausgelastete Verkehrsräume haben - sei es in den Zügen oder auf der Strasse. Dem Verkehrsmanagement der Region Bern und den vielen kleineren Massnahmen im Strassennetz zur Verbesserung der Verträglichkeit, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, wie auch zur besseren Integration des ÖV und Langsamverkehrs in den Verkehrsablauf kommt deshalb eine grosse Bedeutung zu. Diese Optimierung des Systems gilt es zu konkretisieren und voranzutreiben. Eine Vielzahl dieser Massnahmen ist bereits in Umsetzung.

4.3.1 Übergeordnete Massnahmen und Massnahmen in Umsetzung

Im Rahmen der verschiedenen Planungen der letzten Jahre (Infrastrukturausbauten Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung A- und B-Liste 1. Generation, Engpassbeseitigung Nationalstrassennetz, Ausbau S-Bahn und weitere Einzelmassnahmen) sind grössere Massnahmen vorgesehen, welche die Leistungsfähigkeit und die Verträglichkeit des Gesamtverkehrssystems erheblich zu verbessern vermögen. Deren Wirkung kommt allerdings in unterschiedlichen Zeiträumen zum Tragen.

Voraussichtlich bis 2020 ist ein Grossteil der in Planung oder Projektierung befindenden Infrastrukturausbauten und Angebotsverbesserungen des Agglomerationsprogramms Verkehr und Siedlung der 1. Generation (A1-Projekte) sowie weitere laufende Projekte (S-Bahn 15'-Takt, Flughafenerschliessung) umgesetzt. Grössere Projekte, die sich zur Zeit im Bau befinden, sind der Wankdorfplatz Bern mit dem unterirdischen Kreisell, die Verlängerung Tramlinie 9 Guisanplatz – Bahnhof Wankdorf und die Verkehrssanierung Worb sowie die Veloparkierung am Bahnhof Bern (Velostationen Schanzenpost und Schanzenbrücke). Der Baubeginn für das Tram Region Bern ist zudem im Jahr 2014 geplant.

Die folgenden Darstellungen geben einen Überblick der zeitlichen Abfolge der Umsetzung nach heutigem Wissensstand, unterteilt in zwei Etappen

und lassen somit auch Rückschlüsse auf die Siedlungsentwicklung zu. Dargestellt sind auch wichtige Projekte aus dem ersten Agglomerationsprogramm, die im Rahmen des RGSK weiterentwickelt und als Massnahme aufgenommen wurden, vom Bund jedoch noch nicht gesichert sind. Dies sind z.B. das Verkehrsmanagement Region Bern, die Korrektur Bolligenstrasse, sowie neue stadtteilverbindende LV-Massnahmen. Für die Verkehrsbewältigung und Siedlungsentwicklung in der Region Bern sind diese Massnahmen von höchster Bedeutung.

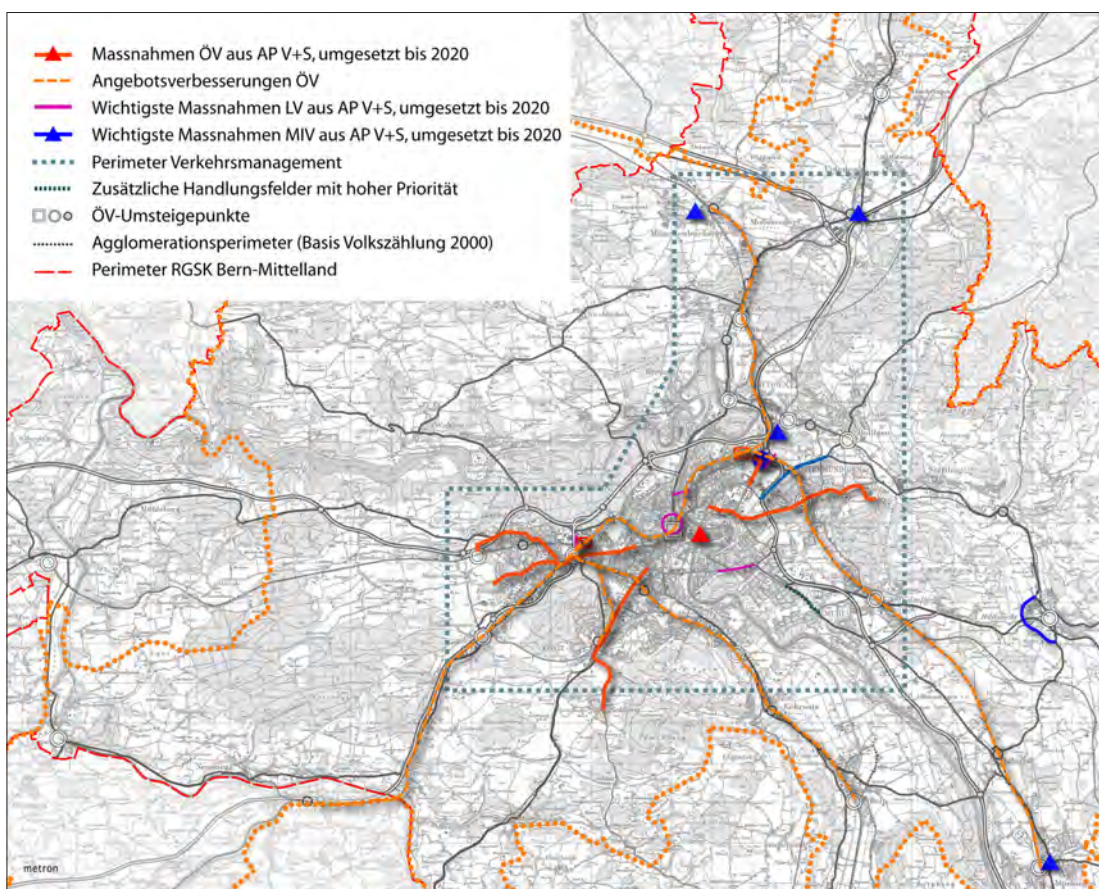


Abb. 52: Wichtigste Massnahmen, voraussichtlich umgesetzt bis ca. 2020 (AP V+S, Angebotsverbesserungen), Stand 2010 (Inbetriebnahme Tram Bern West: Dezember 2010)

Mit folgenden weiteren Massnahmen wird bis ca. 2030 gerechnet:

Mit der Umsetzung des Pakets Engpassbeseitigung Nationalstrassennetz (A1, A6) rechnet die Region bis ca. 2030. Die Engpassbeseitigung ist vom Bund allerdings noch nicht gesichert:

- Engpassbeseitigung Nationalstrasse: Bern Bypass Ost (A6) und damit verbundene Stadtreparatur durch den Rückbau der A6 zu einer stadtverträglichen Stadtstrasse, sowie Siedlungsentwicklung im Gebiet Bern Ost, Muri, Ostermundigen
- Engpassbeseitigung Nationalstrasse: Bypass Nord (A1)

Folgende grössere Massnahmen des Agglomerationsprogramms V+S der ersten Generation sind vom Bund noch nicht gesichert. Sie wurden weiterentwickelt und im RGSK BM als Massnahme weitergeführt (nicht aufgeführt sind LV-Massnahmen):

- Zukunft Bahnhof Bern
- Entflechtung Holligen
- Entlastungsstrasse Münsingen Nord
- Autobahnzubringer Zollikofen
- Bedarfsgerechte Taktverdichtung Aaretal

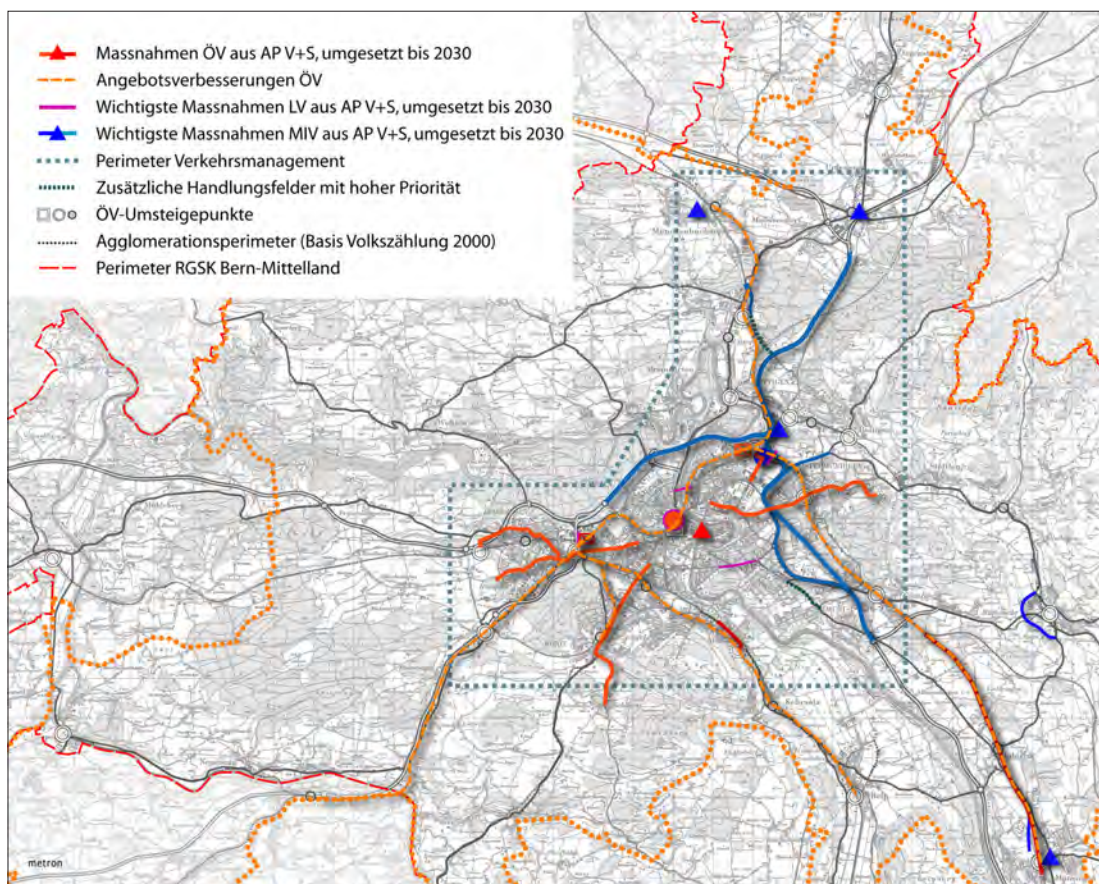


Abb. 53: Wichtigste Massnahmen, voraussichtlich umgesetzt bis ca. 2030
(Inbetriebnahme Tram Bern West: Dezember 2010)

Die Auswertung des GVM hat bestätigt, dass die wesentlichen Kapazitätsengpässe im Strassenverkehr auf dem Nationalstrassennetz bestehen. Aus diesem Grund kommt der Engpassbeseitigung des Nationalstrassennetzes neben der Sicherung der Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Bern und dem Angebots- und Infrastrukturausbau des öffentlichen Verkehrs höchste Priorität zu.

Im Rahmen der Engpassbeseitigung des Nationalstrassennetzes liess das ASTRA bis Ende 2011 Vertiefungsstudien für verträgliche und leistungsfähige Lösungen im Bereich der Nord- und Osttangente erarbeiten. Aus

Sicht der Region ist es wichtig, dass Ausbauten des HLS-Systems (A1 und A6) verträglich gestaltet werden.

Für die Region Bern-Mittelland sind die Sicherstellung und Umsetzung dieser übergeordneten Infrastrukturmassnahmen Schlüsselprojekte, um die angestrebte Konzentration der Siedlungsentwicklung zu erreichen.

Im Rahmen der Diskussion um die zukünftige Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen haben Kanton, Region und Stadt Bern gemeinsam eine Studie erarbeitet, die anhand eines konkreten Modells die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen eines Road Pricing in der Agglomeration Bern untersucht. Die Studie zeigt, dass mit Einführung einer Strassenbenutzungsabgabe von fünf Franken pro Tag eine Verkehrsreduktion von 15 bis 20% erreicht werden könnte. Damit würde ein Grossteil der Verkehrsentwicklung bis 2030 aufgefangen. Mehr als die Hälfte des Verkehrs würde sich auf Bahn, Bus und Tram verlagern, viele Wege würden auch mit dem Velo und zu Fuss zurückgelegt. Das Thema Road Pricing wird vorerst nicht als eigene Massnahme im RGSK BM aufgeführt. Der Kanton, die Region und die Stadt Bern erwarten nun, dass der Bund die Rahmenbedingungen schafft, damit in der Region Bern ein Pilotversuch durchgeführt werden kann.

Überprüfung des weiteren Massnahmenbedarfs

Die oben beschriebenen bekannten Massnahmen beruhen auf einem Szenario der konzentrierten Siedlungsentwicklung und decken deshalb den Bedarf weitgehend ab.

Diese konzentrierte Siedlungsentwicklung wird auch mit dem im RGSK BM definierten Zielszenario verfolgt. Ein weiterer Massnahmenbedarf aufgrund der ausgewiesenen Potenzialflächen hat sich aus der Überprüfung des Zielszenarios mit dem Verkehrsmodell nicht ergeben.

Die Agglomerationsgemeinden Schüpfen und Schmittlen (FR) liegen ausserhalb des Perimeters des RGSK BM. In Schüpfen wird 2011 ein Verkehrsrichtplan erarbeitet. Der Fokus liegt vorwiegend auf lokalen Massnahmen. Die mangelnde ÖV-Abdeckung des Gemeindegebiets ist zusammen mit der Region Biel/Bienne - Seeland - Jura bernois anzugehen. Eine verkehrliche Analyse der Gemeinde Schmittlen erfolgte 2009 im Rahmen der Verkehrsstudie Unterer Sensebezirk. Daraus gingen keine Massnahmen für das Agglomerationsprogramm hervor.

Schlüsselmassnahmen

Schlüsselmassnahmen sind in erster Linie Massnahmen, die eine grosse regionale (und nationale) Bedeutung haben (Bsp. Zukunft Bahnhof Bern), die die Nachfrage beeinflussen, die eine wesensgerechte Abwicklung des strassengebundenen ÖV und eine reisezeitstabile Betriebsabwicklung des MIV sicherstellen (Verkehrsmanagement Region Bern) und die die Zu- und Wegfahrten des Nationalstrassennetzes sicherstellen und zusammen mit Projekten des ASTRA koordiniert werden. Dadurch bleibt das regionale Basisnetz leistungsfähig und zuverlässig.

Weitere Schlüsselprojekte sind Massnahmen, die verkehrsträgerübergreifend einen hohen Nutzen haben,

- wie der ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern, welcher zusammen mit der Verlängerung der Tramlinie 9 eine bessere Erschliessung des stadtnahen Gebietes Kleinwabern sowie des Längenbergs ermöglicht,
- wie der ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen, welcher zusammen mit der Velostation und Tram Region Bern insbesondere für die Nutzung des ÖV, des LV und der kombinierten Mobilität optimale Voraussetzungen schafft,
- wie die Platzgestaltungen Eigerplatz, Viktoriaplatz und Breitenrainplatz, welche den ÖV priorisieren und den Strassenraum aufwerten,
- wie der Doppelspurausbau der Tramlinie 6, der eine fahrplanstabile Abwicklung des Trambetriebs ermöglicht sowie eine Verminderung der Trennwirkung durch den MIV und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für den LV mit sich bringt.

Eine Schlüsselmassnahme in der äusseren Agglomeration bildet die verkehrsmittelübergreifende Neukonzeption des Bahnhofs und der Ortsdurchfahrt von Laupen, welche die Erschliessung eines Zentrums 5. Stufe sicherstellt und damit auch einen Beitrag zur inneren Siedlungsverdichtung schafft (Umstrukturierungsgebiet, neuer Zugang zur Sense). Mit den LV-Massnahmen Schermenweg – Bolligenstrasse wird eine hindernisfreie regionale Zufahrtsstrecke für den Veloverkehr aus dem Worblental und aus Ostermundigen geschaffen, die mit der LV-Brücke Breitenrain – Länggasse eine neue Hauptverbindung durch die Kernagglomeration sicherstellt.

4.3.2 Strassennetz, motorisierter Individualverkehr

Massnahmen auf dem Strassennetz greifen zu kurz, wenn sie nur den motorisierten Verkehr thematisieren. Grundsätzlich wird in jeder Planung eine gesamtheitliche Sicht eingenommen und sowohl MIV, LV wie auch strassengebundener ÖV in Abstimmung mit der Siedlungsverträglichkeit analysiert und entsprechende Massnahmen entwickelt. Deshalb ist ein Grossteil von LV-Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Verträglichkeit in den folgenden Massnahmen /-paketen MIV enthalten:

V – MIV 3: Massnahmen Erschliessung

Um Entwicklungspotenziale ausreichend nutzen zu können und um bereits stark frequentierte Ortsdurchfahrten entlasten zu können, werden Massnahmen für eine optimierte Erschliessung von ESP und Siedlungsschwerpunkten umgesetzt. So erfolgen in Niederbottigen – Niederwangen (3.2) und Münsingen (3.4) die Neukonzeptionen einer Entlastungsstrasse. Die Massnahmen in der Kernagglomeration dienen auch dem tangentialen ÖV und dem Langsamverkehr.

V – MIV 4: Massnahmen Kapazitätserweiterung

Zur Steigerung der verkehrlichen Qualität, sollen überlastete Strassen gezielt mit Massnahmen zur Kapazitätserweiterung entlastet werden. Um

beispielsweise die Erschliessung des Worblentals sicherzustellen und die Siedlungsentwicklungspotentiale des ESP Wankdorf erschliessen zu können, erfolgt der Ausbau der Bolligenstrasse Nord (4.1) zusammen mit dem Ausbauprojekt des Autobahnanschlusses Wankdorf / Schermenweg und der Bolligenstrasse Süd (Teilprojekte des ASTRA). Die Ausbauten ermöglichen ein wirksames Verkehrsmanagement. Weitere Projekte, wie die Ausbauten Turnier-/ Könizstrasse (4.2), Worb Scheyenholz (4.4) und Rubigen Belpstrasse (4.6) sind ebenfalls Folgemassnahmen, die die Zu- und Wegfahrten von ASTRA-Ausbauten im Bereich Bümpliz Süd mit Erschliessung Köniz; Muri mit Erschliessung ESP Muri und Anschluss Rubigen mit Erschliessung Aaretal sicherstellen.

V – MIV 5: Massnahmen Ortsdurchfahrt/Verträglichkeit

Die konsequente Umsetzung des Berner Modells im Hinblick auf verträgliche Ortsdurchfahrten, Stadtstrassen oder Stadtteilzentren stärken die Attraktivität für den Langsamverkehr und öffentlichen Verkehr und entlasten die Bevölkerung vor Lärm- und Luftbelastung. Der attraktiver gestaltete Aussenraum erhöht die Lebensqualität zum Wohnen und Arbeiten. Anhand einer Schwachstellenanalyse des Kantons wurden Massnahmen formuliert, welche die Verträglichkeit auf Kantons- und Gemeindestrassen erhöhen und die Erreichbarkeit von intermodalen Schnittstellen verbessern sollen. Auf Kantonsstrassen erfolgte die Festlegung des Handlungsbedarfs auf Basis der kantonalen Standards anhand der Kriterien wie Verkehrssicherheit, Verträglichkeit, Trennwirkung, Zugänglichkeit, intermodale Schnittstellen und Abbiegebeziehungen. Ein Grossteil der Massnahmen betrifft auch Ortsdurchfahrten in der äusseren Agglomeration und im ländlichen Raum.

V - MIV 6: Massnahmen Verkehrssicherheit

Die Sicherheit auf Kantonsstrassen soll auch im Ausserortsbereich erhöht werden, wenn dies nicht ausreichend gewährleistet ist. Aufgrund des hohen Schwerverkehrsanteils im Raum Wangental (6.1) wird mit einer Verschärfung der aktuellen Probleme gerechnet. Insbesondere werden mit den Massnahmen auch Verbesserungen für den Langsamverkehr geschaffen. In Riggisberg (6.2) wird mit dem Neubau eines Trottoirs eine Lücke für den Fussverkehr geschlossen und dessen Sicherheit erhöht.

V - MIV 10: Massnahmen Verkehrsstudien

Um eine mittelfristige Verbesserung der Erreichbarkeit und der verkehrlichen Situation der Korridore Grosshöchstetten – Konolfingen – Bowil (10.1) und Gürbetal (10.2) zu erzielen, wird in verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsstudien (MIV, ÖV, LV) unter dem Aspekt der raumplanerischen Zielsetzung zunächst der Handlungsbedarf ermittelt. In der Kernagglomeration wird in einer gemeindeübergreifenden Studie der Rückbau der A6 (10.3) zu einer stadtverträglichen Stadtstrasse näher betrachtet und das grosse Entwicklungspotenzial für Wohnen und Arbeiten in Abstimmung mit den Landschaftsräumen ausgelotet.

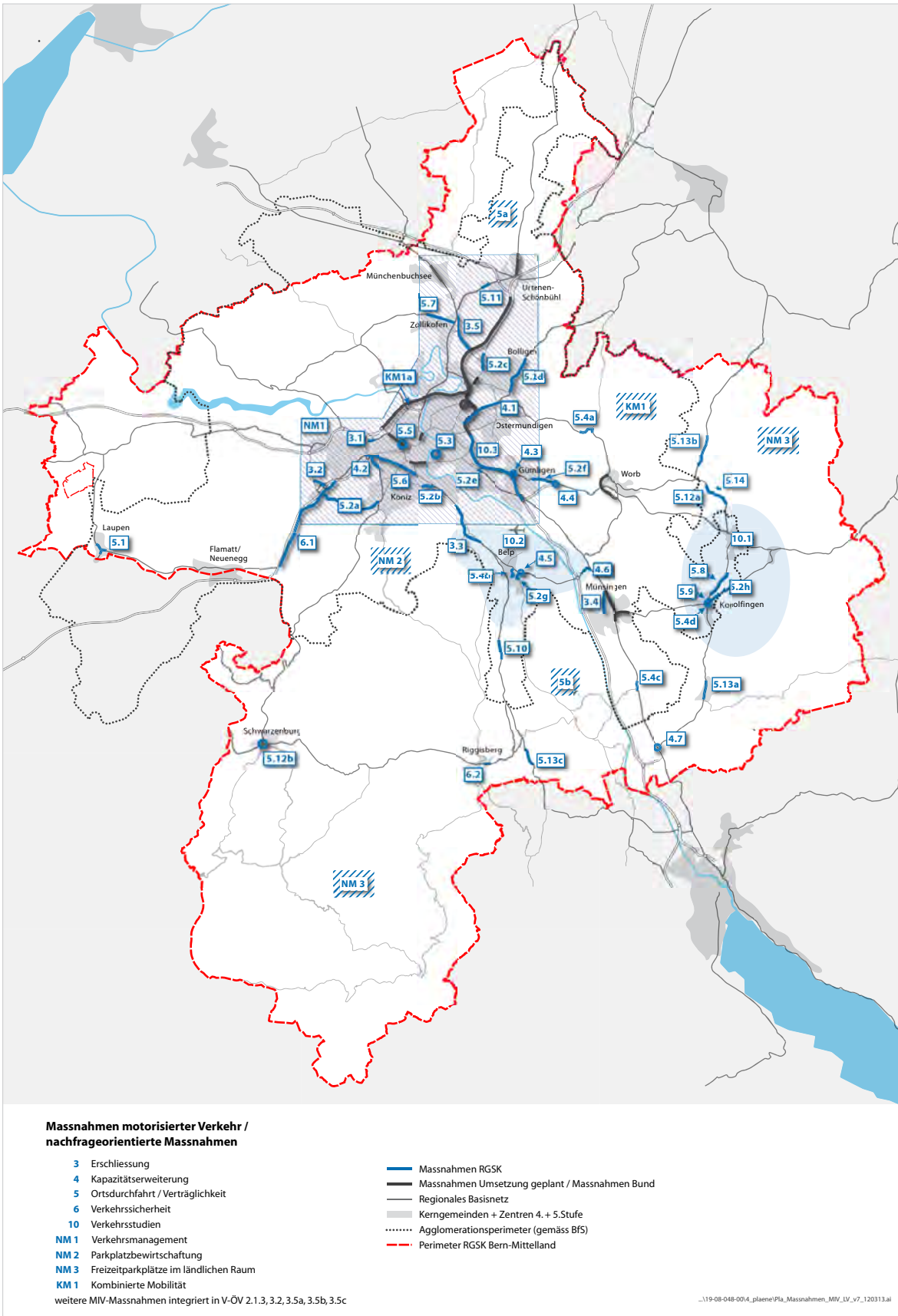


Abb. 54: Massnahmen motorisierter Individualverkehr

4.3.3 Öffentlicher Verkehr

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs werden aufgrund der Schwachstellen und der formulierten Zielsetzungen Massnahmen für den Fernverkehr, für den regionalen Schienenverkehr (insbesondere Verknüpfung Bahn – Feinverteiler und Erhöhung der Kapazität), für den Tramverkehr sowie Angebotsverbesserungen definiert.

ÖV 1 – Fernverkehr

V – ÖV 1.1: Zukunft Bahnhof Bern ZBB

Die Sicherung der Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Bern ist Voraussetzung für das Funktionieren des Fernverkehrs und der S-Bahn. Der Knoten Bern ist der Schlüsselpunkt im Bahnnetz des Grossraums Bern und hat als zweitgrösster Bahnknoten der Schweiz hervorragende nationale Bedeutung. Aufgrund der erwarteten Verkehrszunahme und des damit verbundenen Angebotsausbaus kommt es in den nächsten Jahren bei den Publikumsanlagen und bei Normal- und Schmalspur zu massiven Engpässen. Der Ausbau des Bahnhofs ist zentral für die Standortattraktivität der ganzen Region Bern und die Umsetzung der Ziele des RGSK.

Im Rahmen des Gesamtkonzepts ZBB, das von allen relevanten Partnern Mitte 2011 verabschiedet worden ist, sind die einzelnen Massnahmen zum Ausbau des Berner Bahnknotens festgelegt. Die Koordination zwischen den einzelnen Ausbaumassnahmen ist sichergestellt. Kurzfristig sollen verschiedene Sofortmassnahmen umgesetzt werden. In einem ersten Ausbauschnitt sollen ab 2015 bis 2025 die Kapazitätsengpässe bei den Publikumsanlagen und beim RBS Bahnhof behoben werden. Beim RBS Bahnhof werden im Rahmen des Vorprojekts noch die zwei Varianten seitliche Erweiterung (C2) und Tiefbahnhof RBS (C1) geprüft. Das Vorprojekt soll spätestens in der ersten Hälfte 2013 vorliegen.

Bei den Publikumsanlagen stehen die Vorprojektarbeiten kurz vor dem Abschluss. Mit der so genannten Westpassage soll zwischen der bestehenden Hauptpassage und der Welle eine weitere Verteilerebene geschaffen werden. Ein neuer Bahnhofszugang im Bereich Bubenbergrasse gewährleistet einen optimalen Anschluss an die Stadt und den öffentlichen Personennahverkehr.

Ein zweiter Ausbauschnitt soll bis 2035 die Kapazitäten der SBB-Gleisanlagen erhöhen. Hierzu soll die heutige Bahnhofshalle seitlich um vier Perronkanten ergänzt werden.

V – ÖV 1.2: Entflechtung Holligen

Um eine Steigerung der Leistungsfähigkeit im Zulauf West des Bahnhofs Bern zu erreichen, ist eine Entflechtung im Bereich Holligen zu realisieren.

V – ÖV 1.3: 3. Gleis Gümligen – Münsingen, Entflechtung Gümligen Süd, Wendegleis Münsingen

Das 3. Gleis zwischen Gümligen und Münsingen, die Entflechtung Gümligen Süd sowie das Wendegleis Münsingen ermöglichen den 15'-Takt der S-Bahn im Korridor Aaretal und Wangental und/oder eines zweiten RE-Zuges pro Stunde mit Halt in Münsingen. Diese Massnahme ist Voraussetzung für die Bewältigung der Verkehrsströme im Aaretal (inkl. Güterverkehr und Fernverkehr).

ÖV 2 – Regionaler Schienenverkehr

V – ÖV 2.1: ÖV-Knotenpunkte von regionaler Bedeutung

In der Region Bern-Mittelland werden mit der Realisierung von ÖV-Knotenpunkten in der Kernagglomeration (Ostermundigen, Weissenbühl, Kleinwabern, Ittigen, Liebefeld/Waldegg) sowie in Stettlen, Jegenstorf und Laupen optimale Umsteigebeziehungen und Umsteigeverhältnisse zwischen S-Bahn und Feinverteiler und somit attraktive Mobilitäts- und Transportketten angeboten.

V – ÖV 2.2: Doppelspurausbauten für Angebotsausbau 15'-Takt S-Bahn

Damit das S-Bahn-Angebot in der engeren Agglomeration bedarfsgerecht weiter ausgebaut werden kann (15'-Takt in den Spitzenzeiten) sind auf mehreren Bahnstrecken (Gürbetal, Korridor Nord) Doppelspurausbauten notwendig.

V – ÖV 2.3: Wendegleis Brünnen

Damit zukünftig eine Taktverdichtung der S-Bahn (integraler 15'-Takt) zum Entwicklungsschwerpunkt Brünnen sichergestellt werden kann, ist in Brünnen ein Wendegleis zu realisieren.

V – ÖV 2.4: Umfahrungslinie Sinneringen (inkl. Station Boll-Utzigen)

Dank der „Umfahrung“ Boll-Utzigen kann die Fahrzeit auf der RBS-Linie Bern–Worb (S7) verkürzt und eine Entflechtung Schiene-Strasse erreicht werden.

V – ÖV 2.5: S-Bahn Perronverlängerungen

Für eine Weiterentwicklung des Bahnangebotes Richtung Aaretal und Wangental sowie Richtung Solothurn sind Perronverlängerungen an verschiedenen S-Bahnhaltestellen der S1 bzw. der S8 notwendig.

ÖV 3 – Tramprojekte

V – ÖV 3.1: Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern

Damit eine nachfragegerechte Weiterentwicklung des ÖV-Netzes in der Kernagglomeration von Bern stattfinden und einen attraktiven Umsteigeknoten realisiert werden kann, wird die Tramlinie 9 bis zur neuen S-Bahnhaltestelle Kleinwabern verlängert. Diese Massnahme fördert u.a. eine Siedlungsentwicklung nach innen entlang der Linie 9 Richtung Kleinwabern sowie im Umfeld der S-Bahnhaltestelle.

V – ÖV 3.2: Doppelspurausbau Tram 6, Muri

Damit die Fahrplanstabilität und somit die ÖV-Qualität zwischen dicht besiedelten Siedlungen zwischen Gümligen und der Stadt Bern verbessert werden kann, wird in Muri auf der Tramlinie 6 ein Doppelspurausbau vorgenommen. Gleichzeitig zum Doppelspurausbau wird die Kantonsstrasse mit gestalterischen und baulichen Massnahmen zur Verminderung der Dominanz und Trennwirkung des MIV und Verbesserung der Sicherheit für den LV umgestaltet.

V – ÖV 3.3: Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse/Redundanzen)

In der Innenstadt Bern wird eine zweite Tramachse (Kocherpark – Belpstrasse – Laupenstrasse – Bubenbergplatz Nord – Bahnhof-Bollwerk – Speichergasse – Nägeligasse – Kornhausplatz) realisiert. Diese schafft eine Netzredundanz zur Aufrechterhaltung des Trambetriebs bei Betriebsstörungen/-unterbrüchen und ermöglicht eine Reduktion der ÖV-Belastung auf den Hauptgassen (Spital-/Marktgasse).

V – ÖV 3.4: Weiterentwicklung regionales Tramkonzept

V – ÖV 3.4a: Tram Wyler und Länggasse

Damit eine nachfragegerechte Weiterentwicklung des ÖV-Netzes in der Kernagglomeration von Bern erreicht werden kann, sollen die heute stark frequentierten bzw. überlasteten Buslinien Nr. 20 Richtung Wyler und Nr. 12 Richtung Länggasse auf Tram umgestellt werden.

V – ÖV 3.4b/c: Doppelspurausbauten Tram 6, Melchenbühl – Gümligen und Gümligen – Siloah

Damit die Fahrplanstabilität und somit die ÖV-Qualität zwischen dicht besiedelten Siedlungen zwischen Gümligen und der Stadt Bern weiter verbessert werden kann, sollen neben dem kurzfristigen Doppelspurausbau in Muri, längerfristig auch Doppelspurausbauten auf den Abschnitten zwischen Melchenbühl – Gümligen und Gümligen – Siloah vorgenommen werden.

V – ÖV 3.4d: Weitere Optionen

Die Neuorganisation der heutigen Linien 3, 6, 7 und im Westen und Osten von Bern sowie eine Verlängerung der Tramlinie 7 von Bümpliz bis Niederrangen stellen weitere langfristige Optionen in Bezug auf die Weiterentwicklung des Tramnetzes dar.

V – ÖV 3.5: Neugestaltung und -organisation von Plätzen in Zusammenhang mit Tramführungen

In Zusammenhang mit der Realisierung von Tram Region Bern werden wichtige von TRB tangierten Plätze in der Stadt Bern (Eiger- und Viktoria- platz) umgestaltet und neu organisiert. Eine Umgestaltung erfolgt auch beim Breitenrainplatz. Mit diesem Massnahmenpaket werden u.a. neue Tram- und Bushaltestellen realisiert, der öffentliche Verkehr priorisiert und der Strassenraum aufgewertet.

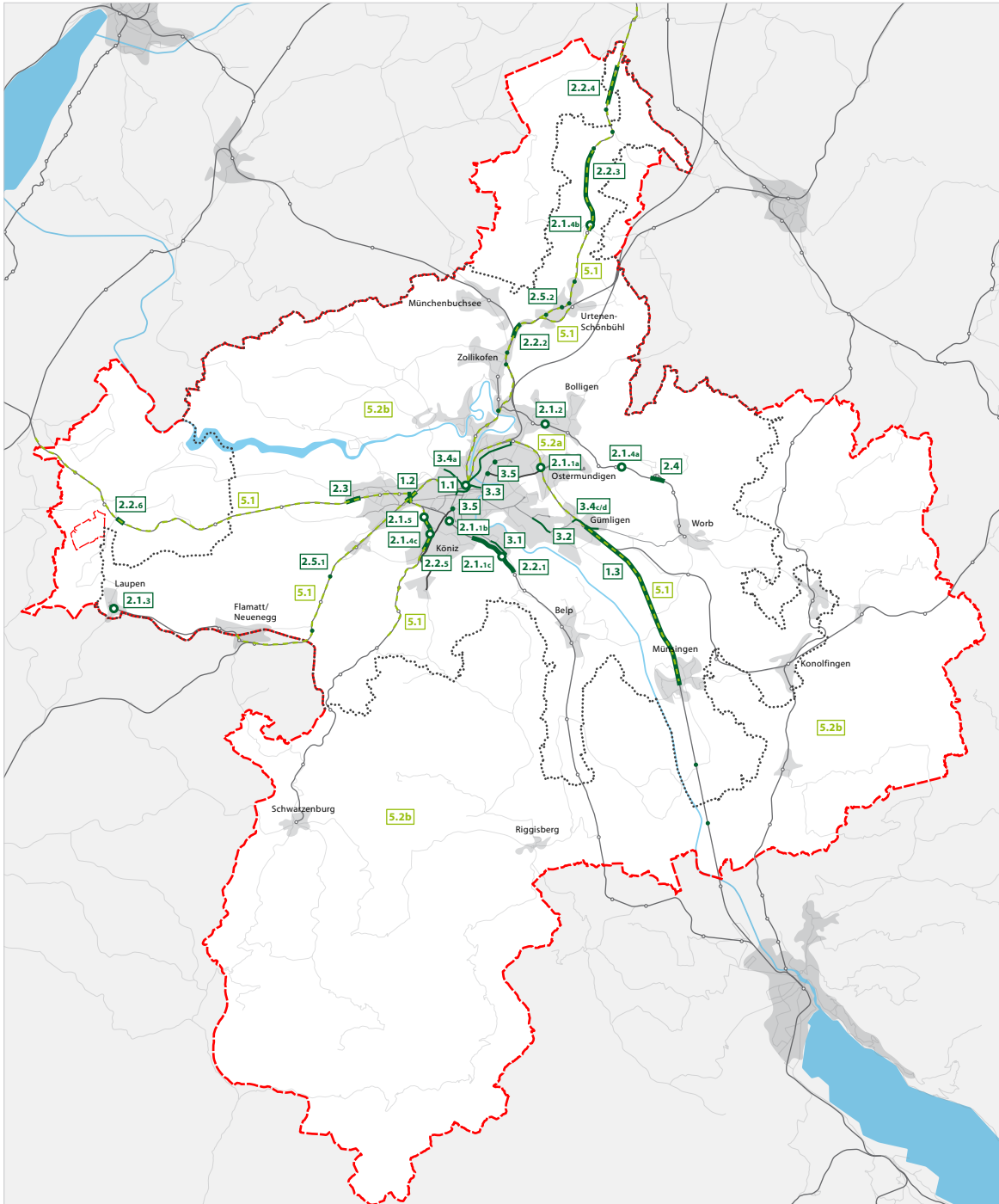
ÖV 5 – Angebotsverbesserungen

V – ÖV 5.1: Verbesserungen des Angebots der S-Bahn

Im Sinne eines leistungsfähigen und umweltgerechten Verkehrssystems wird das S-Bahnangebot in der engeren Agglomeration mit ihren Zentren von regionaler Bedeutung und ESP von regionaler und kantonaler Bedeutung verbessert (15'-Takt). Voraussetzung für diese Verbesserungen sind verschiedene Infrastrukturausbauten (s. auch Massnahmenpakete ÖV 1 und ÖV 2).

V – ÖV 5.2: Verbesserungen Tram- und Busangebot

Das Tram- und Busangebot wird sowohl im städtischen als auch im ländlichen Gebiet dank Taktverdichtungen, Anpassungen der Betriebszeiten, Linienverknüpfungen u.a. kontinuierlich und bedarfsgerecht verbessert. Dabei sollen u.a. auch bessere Verknüpfungen zwischen städtischem Feinverteiler bzw. regionalen Buslinien und S-Bahn sowie zwischen den einzelnen Stadtteilen bzw. Korridoren erreicht werden.



Massnahmen öffentlicher Verkehr

Fernverkehr

- 1.1 Zukunft Bahnhof Bern
- 1.2 Entflechtung Bolligen
- 1.3 3. Gleis Gümliigen-Münsingen, Entflechtung Gümliigen Süd, Wendegleis Münsingen

Regionaler Schienenverkehr

- 2.1 ÖV-Knotenpunkte von regionaler Bedeutung
- 2.2 Doppelspurausbauten für Angebotsausbau 15'-Takt S-Bahn
- 2.3 Wendegleis Brünnen
- 2.4 Umfahrungslinie Sinneringen (inkl. Station Boll-Utzigen)
- 2.5 S-Bahn Perronverlängerungen

Tramprojekte

- 3.1 Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern
- 3.2 Doppelspurausbau Tram 6, Muri

- 3.3 Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse / Redundanzen)
- 3.4 Weiterentwicklung Regionales Tramkonzept
- 3.5 Platzgestaltung mit Tramführung

Angebotsverbesserungen

- 5.1 Verbesserung des Angebots der S-Bahn
- 5.2 Verbesserungen Tram- und Busangebot (Kernagglomeration / ländlicher Raum)

- Massnahmen RGSK Infrastruktur
- - - - - Massnahmen RGSK Angebot
- Massnahmen Umsetzung geplant
- Basisnetz öffentlicher Verkehr
- Kerngemeinden + Zentren 4. + 5. Stufe
- Agglomerationsperimeter (gemäss BFS)
- - - - - Perimeter RGSK Bern-Mittelland

Abb. 55: Massnahmen öffentlicher Verkehr

4.3.4 Fuss-/Veloverkehr

Die Vielzahl von B-Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der ersten Generation (Ergebnis aus KRP Velo und Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr) wurden neu beurteilt. Mehrere Massnahmen werden nicht mehr als isolierte Langsamverkehrsmassnahmen weiterbehandelt, sondern fliessen in eine gesamtheitliche Betrachtung ein. In integrierten Betriebs- und Gestaltungskonzepten sollen Lösungen entwickelt werden, die möglichst gute Voraussetzungen schaffen für ein verträgliches Nebeneinander von LV und MIV und optimalen Bedingungen für den strassengebundenen ÖV. Welcher Handlungsbedarf Velo mit den Massnahmen abgedeckt wird, ist in der Karte Handlungsbedarf Velo im Anhang V dargestellt. Darin ersichtlich ist, dass ein Grossteil der Massnahmen integriert in MIV- oder ÖV-Projekten umgesetzt wird.

LV-Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm 1. Generation (B oder C-Massnahmen) sind in folgenden Massnahmen integriert worden:

LV 1	– Schliessen von Netzlücken	1.1, 1.2, 1.4, 1.5
LV 2	– Erhöhung Verkehrssicherheit	2.2, 2.3, 2.6, 2.13
MIV 5	– Ortsdurchfahrt / Verträglichkeit	5.2b, 5.6
MIV 6	– Verkehrssicherheit	6.1
ÖV 2	– Regionaler Schienenverkehr	2.1.4c
ÖV 3	– Tramprojekte	3.2

Weitere LV-Massnahmen sind in folgenden MIV-Massnahmen integriert:

MIV 3	– Erschliessung	3.1, 3.3
MIV 4	– Kapazitätserweiterung	4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.6, 4.7
MIV 5	– Ortsdurchfahrt / Verträglichkeit	5.1, 5.2b, 5.2e, 5.2f, 5.2h, 5.4b, 5.4c, 5.4d, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8, 5.9, 5.10, 5.11, 5.12a, 5.12b, 5.13a, 5.13b, 5.13c, 5.14a
MIV 6	– Verkehrssicherheit	6.1, 6.2

V – LV 1: Massnahmen Schliessen von Netzlücken

Die Kategorie umfasst Massnahmen zur Schliessung bestehender Netzlücken im regionalen Veloverkehrsnetz, welche durch die Aare, Bahnlinien, Autobahn und die bestehende Bebauung gebildet werden. Durch die Schliessung der Netzlücken entstehen kurze und attraktive Wege für den Alltags- und den Freizeitverkehr.

Die Fuss-Velobrücke Breitenrain – Länggasse ist Bestandteil eines weitreichenden Velonetzes und verbindet zwei Stadtteile auf direktem Weg (1.4). Zusammen mit der LV-Führung über den Knoten Bolligenstrasse – Schermenweg (1.3) wird die geplante Netzstruktur des Veloverkehrs und die Bedeutung der regionalen Achse Ostermundigen – ESP Wankdorf – Breitenrain – Länggasse – ESP Ausserholligen – ESP Brünnen verstärkt. Weitere Netzlücken werden geschlossen mit Verbindungen über die Aare im Raum Wankdorf-Papiermühle und Matte, Kirchenfeld und Auguet.

V – LV 2: Massnahmen Erhöhung Verkehrssicherheit

Zur Erhöhung der Verkehrsicherheit des Fuss- und Veloverkehrs werden verschiedene Strassenabschnitte durch bauliche Massnahmen wie Radstreifen, Abbiegehilfen und Gehwege verbessert. In die Kategorie sind insbesondere Strecken mit Handlungsbedarf eingeflossen, welche sich aus der Schwachstellenerhebung des Kantons ergeben haben. Massnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit sind unter anderem auf den Abschnitten Kirchlindach – Wohlen (2.5) sowie Gümmenen – Laupen (2.11) vorgesehen.

V – LV 4: Massnahme Reduktion Widerstände

Mit Anlagenerneuerungen oder -ergänzungen werden bestehende Lichtsignalanlagen betrieblich und baulich für den Fuss- und Veloverkehr optimiert.

V – LV 5: Massnahme Studie LV-Planung

Mit einer systematischen Analyse und Festlegung von durchgehenden, überörtlichen Velowegnetzen, insbesondere in der Kernagglomeration, soll der Veloverkehr als gleichberechtigtes Verkehrsmittel stärker gefördert werden. Es sollen Netzpläne Velo (analog zum MIV-Netz) mit besonderer Beachtung bei Knoten und Querungen von Hauptachsen des MIV erstellt werden. Die Netzpläne beinhalten radiale Veloachsen aus der Agglomeration zu den Kerngemeinden wie auch tangentielle Verbindungen innerhalb der Kernagglomeration.

In Ergänzung zur Schwachstellenanalyse des Kantons sollen die LV-Eingaben der Mitwirkung zum RGSK (Bericht Februar 2011) in einer systematischen LV-Planung der Region 2011/2012 geprüft werden. Die Analysen bilden die Grundlagen zur Festlegung von Massnahmen, mit welchen das Potenzial des Fuss- und Veloverkehrs besser ausgeschöpft werden kann.

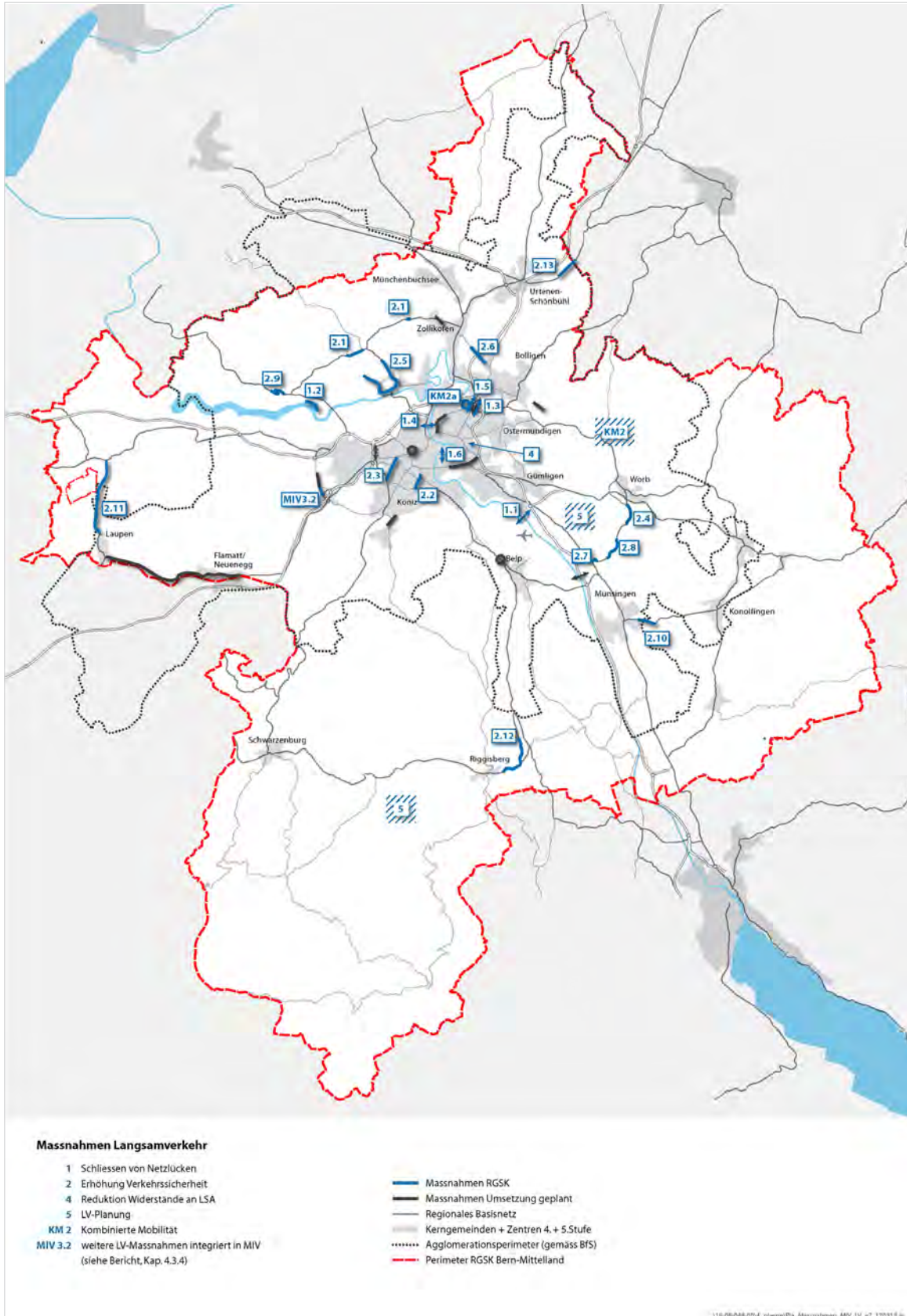


Abb. 56: Massnahmen Langsamverkehr

4.3.5 Kombinierte Mobilität

V – KM 1 und 2: P+R- und B+R-Anlagen

Die Benutzung der kombinierten Mobilität soll mit der Verbesserung der Haltestellen und Umsteigeorte, der Erleichterung des Informationszugangs und dem Angebot neuer Dienstleistungen gefördert werden. P+R- und B+R-Anlagen werden in den Zufahrtskorridoren der S-Bahn bis am Rande der Kernagglomeration erweitert bzw. neu erstellt. Velostationen werden beim Hauptbahnhof Bern sowie bei wichtigen Umsteigeknoten eingerichtet bzw. bei Bedarf ausgebaut. Als Pilotprojekte werden die Velostationen bei der S-Bahnhaltestelle Wankdorf und beim Bahnhof Ostermundigen definiert.

Mit der Substitution von Autofahrten kann die Belastung in der Spitzenstunde gesenkt und kurzfristig eine Kapazitätsentlastung der Strasse erreicht werden.

V – KM 3: Carterminal Neufeld

Mit dem Wachstum genügt der Standort Schützenmatte immer weniger als Ein- und Aussteigepunkt für grenzüberschreitende Buslinien. Deshalb soll im Neufeld ein Busterminal erstellt werden.

4.3.6 Nachfrageorientierte Massnahmen

Road Pricing wurde im Agglomerationsprogramm V+S Region Bern als mittel- bis langfristige Option offen gelassen. In den nächsten Jahren wird die Machbarkeit für die Region Bern überprüft und über das weitere Vorgehen entschieden.

V – NM 1: Verkehrsmanagement

Mit einem Verkehrsmanagement Strasse in der Region Bern (V – NM 1.3) soll die verträgliche Abwicklung des Strassenverkehrs für alle Verkehrsteilnehmenden, die Optimierung der verkehrsträgerübergreifenden Leistungsfähigkeit und die Erhöhung der Zuverlässigkeit der Reisezeiten mit dem Auto (planbare Durchfahrtszeiten) und im ÖV (Anschlussicherung) erreicht werden. Für die Region Bern Nord (V – NM 1.1) wird 2015 ein gemeindeübergreifendes Pilotprojekt gestartet. Im Zusammenhang mit dem Tram Region Bern werden im Raum Köniz, Bern und Ostermundigen Massnahmen umgesetzt, die ein übergeordnetes Verkehrsmanagement benötigen (V – NM 1.2).

V – NM 2: Parkplatzbewirtschaftung

Die Parkplatzbewirtschaftung ist dem Grundsatz verpflichtet, das knappe Gut „Parkplätze“ ökonomisch möglichst sinnvoll zu nutzen. Je höher die Attraktivität und damit die Nachfrage nach einem Parkplatz sind, desto höher sollte der Preis für diesen Parkplatz sein. In der Region, insbesondere in der Stadt Bern, besteht seit einiger Zeit eine differenzierte Parkplatzpolitik. Im Rahmen des RGSK BM soll diese Politik gezielt weiterentwickelt werden.

V – NM 3: Freizeitparkplätze im ländlichen Raum

Um koordinierte Parkierungsmöglichkeiten mit einem minimalen Angebot einer Informationsstruktur im ländlichen Raum anbieten zu können, werden in einer Studie regionale Schwerpunkte von Parkplätzen für den Freizeitverkehr ermittelt.

4.4 Controlling

C 1: Monitoring / Controlling

Mit einem Monitoring / Controlling wird beurteilt, ob die in den Massnahmenblättern formulierte Wirkung erreicht wird. Falls Abweichungen zur angestrebten Entwicklung festgestellt werden, ist aufzuzeigen, mit welchen (alternativen) Massnahmen die notwendige Steuerung erreicht werden kann. Voraussetzung für ein Monitoring / Controlling ist ein klares Konzept mit definierten und einfach zu erhebenden Indikatoren.

5. Auswirkungen, Bewertung und Schlussfolgerungen

5.1 Wirkung des Massnahmenpakets

Gemäss der übergeordneten Zielsetzung (vgl. Kapitel 3.1) will die Regionalkonferenz Bern-Mittelland Verkehr und Siedlung im Sinne der nachhaltigen Entwicklung entwickeln. Die Massnahmen im Bereich Siedlung zielen 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 der Zielsetzung „Verkehr vermeiden“, „Verkehr verlagern“ und „Verkehr verträglich gestalten“.

Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über den Prozess zur Zielerreichung (Nachhaltigkeitsziele) sowie über die zu erwartenden Auswirkungen der verschiedenen Massnahmenbereiche:

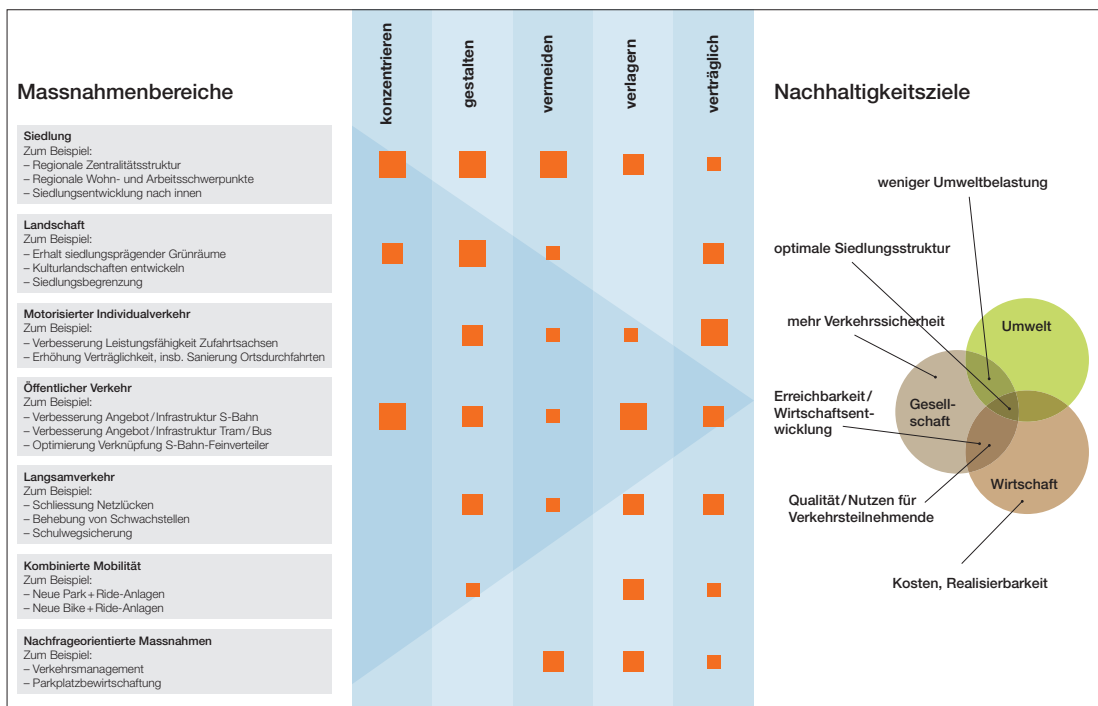


Abb. 57: Massnahmenbereiche, Auswirkungen und Zielerreichung

5.2 Wirkung und Priorisierung der Massnahmen im Bereich Siedlung und Landschaft

Mit den Massnahmen im Bereich Siedlung und Landschaft soll eine Entwicklung im Sinne des Zielszenarios angestrebt werden: Eine Fokussierung des Bevölkerungswachstums auf den inneren, gut erschlossenen Teil der Regionalkonferenz (Kernagglomeration) und in den Zentren (Regionalzentren) sowie eine Konzentration der Arbeitsplätze in den festgelegten Schwerpunkten. Dies ermöglicht eine nachhaltige und konzentrierte Siedlungsentwicklung. Damit kann das Verkehrswachstum vermindert und (in Kombination mit verkehrlichen) Massnahmen verträglicher gestaltet werden. Ausserdem lassen sich kompakte Siedlungsstrukturen einfacher und kostengünstiger erschliessen.

Mit der Ausrichtung der zukünftigen Siedlungsentwicklung (Vorranggebiete Siedlungserweiterung) auf die übergeordneten Grünstrukturen werden wertvolle siedlungsnaher Erholungsflächen erhalten und können zukünftig weiterentwickelt werden. Das Potenzial dieser attraktiven Landschaft kann zukünftig noch besser in Wert gesetzt werden.

Um das Zielszenario zu erreichen und eine Entwicklung im Sinne des Entwicklungsleitbildes sicherzustellen, sind die Massnahmen im Bereich Siedlung und Landschaft mit hoher Priorität voranzutreiben.

5.3 Wirkung der Massnahmen im Bereich Verkehr

5.3.1 Methodik der Wirkungsanalyse

Die Verkehrsinfrastrukturmassnahmen des RGSK BM sind einer Wirkungsanalyse unterzogen worden. Dabei sind die Massnahmen anhand der vom Bund festgelegten Wirkungskriterien beurteilt worden:

- Wirksamkeitskriterium 1 (WK1): Qualität des Verkehrssystems verbessert
- Wirksamkeitskriterium 2 (WK2): Siedlungsentwicklung nach innen gefördert
- Wirksamkeitskriterium 3 (WK3): Verkehrssicherheit erhöht
- Wirksamkeitskriterium 4 (WK4): Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Die detaillierte Wirkungsanalyse der Massnahmen(-pakete) ist auf der Basis eines ersten Workshops (Herbst 2010) mit Vertretern des Kantons, der Region und der Stadt Bern von den jeweiligen federführenden Stellen aufgearbeitet worden. Im Frühling 2011 wurde diese Wirkungsanalyse sowie die Beurteilung des Kosten-/Nutzen-Verhältnisses im Rahmen eines zweiten Workshops konsolidiert.

Die durchgeführte Wirkungsanalyse ist in den jeweiligen Massnahmenblättern zusammengefasst.

5.3.2 Beurteilung der Wirkungen

Bei der Beurteilung der Wirkung der Massnahmen(-pakete) wird festgehalten, ob davon auszugehen ist, dass die Wirkung in Richtung Nachhaltigkeitsziele gemäss den vier Wirksamkeitskriterien geht oder ob sie mit diesen im Widerspruch steht.

Der Nachweis der Wirksamkeit der Massnahmen(-pakete) gemäss der Wirksamkeitskriterien kann erbracht werden: Alle Massnahmen zeigen insgesamt positive Wirkungen. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs schneiden insbesondere die Massnahme Zukunft Bahnhof Bern (V – ÖV 1.1), die Entflechtung Holligen (V – ÖV 1.2), die Massnahme 3. Gleis Gümligen – Münsingen, Entflechtung Gümligen Süd, Wendegleis Münsingen (V – ÖV 1.3), die Doppelspurausbauten (V – ÖV 2.2), die Tramverlängerung nach Kleinwabern (V – ÖV 3.1) sowie einzelne ÖV-Knotenpunkte (V – ÖV 2.1: Ostermundigen, Weissenbühl, Kleinwabern, Laupen) sehr gut oder gut ab. Ebenfalls eine gute bis sehr gute Wirkung haben die Massnahmen, die auch gestalterisch den Aussenraum verbessern, wie die Neugestaltung und Neuorganisation des Eigerplatzes, des Viktoriaplatzes und des Breitenrainplatzes in Bern (V – ÖV 3.5a–c Platzgestaltung mit Tramführung). Auch die Massnahme Doppelspurausbau Tram 6 Muri (V – ÖV 3.2) sowie die Massnahme Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse / Redundanzen) (V – ÖV 3.3) positionieren sich bei einer guten Wirkung.

Bei der nachfrageorientierten Mobilität erzielt das Verkehrsmanagement Region Bern (V – NM 1) eine sehr gute Wirkung.

Beim MIV erzielt die Sanierung Korrektur Bolligenstrasse (V – MIV 4.1) eine sehr gute Wirkung. Eine gute Wirkung haben die Erschliessungsprojekte Verkehrsoptimierung Weissenstein-/Turnier-/Könizstrasse (V – MIV 4.2) und Belpstrasse in Rubigen (V – MIV 4.6), die auch in engem Zusammenhang mit den Anschluss-Ausbauten des ASTRA stehen. Die A-Massnahmen des Paketes Ortsdurchfahrt /Verträglichkeit (V – MIV 5.2a bis 5.2h) sowie die B-Massnahmen des Paketes Ortsdurchfahrt /Verträglichkeit (V – MIV 5.4a bis 5.4d) positionieren sich ebenfalls bei einer guten Wirkung.

Die grösseren LV-Massnahmen Bern, LV-Führung Knoten Bolligenstrasse – Schermenweg (V – LV 1.3), LV-Brücke Breitenrain - Länggasse (V – LV 1.4) und Bern, LV-Brücke Bhf. Wankdorf – Papiermühle (V – LV 1.5) erzielen im Bereich des Langsamverkehrs positive Wirkung. Im Bereich der kombinierten Mobilität schneidet vor allem das Massnahmenpaket B+R und Velostationen (V – KM 2) gut und die Velostation Wankdorf (V – KM 2.1a) sowie die Velostation Bahnhof Ostermundigen (V – KM 2.1b) sehr gut ab.

Es zeigt sich zudem, dass das Kosten/Nutzen-Verhältnis für die meisten Massnahmen als insgesamt positiv zu beurteilen ist. Das Ergebnis ist in folgenden Grafiken dargestellt:

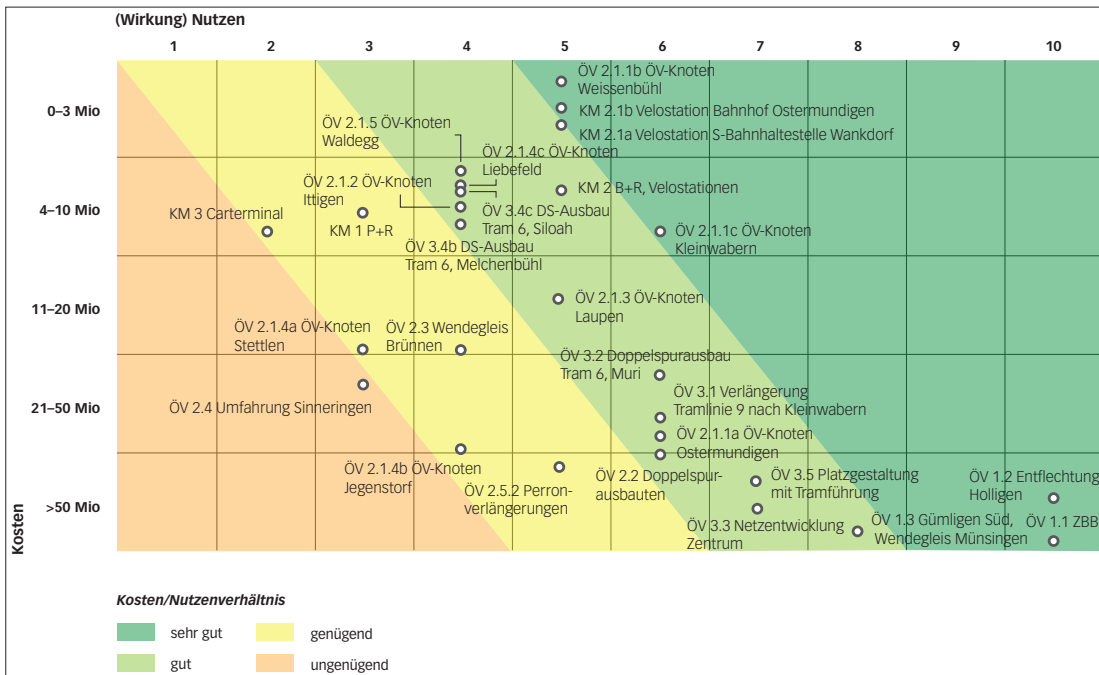


Abb. 58: Kosten-/Nutzenverhältnis Massnahmen ÖV und Kombinierte Mobilität

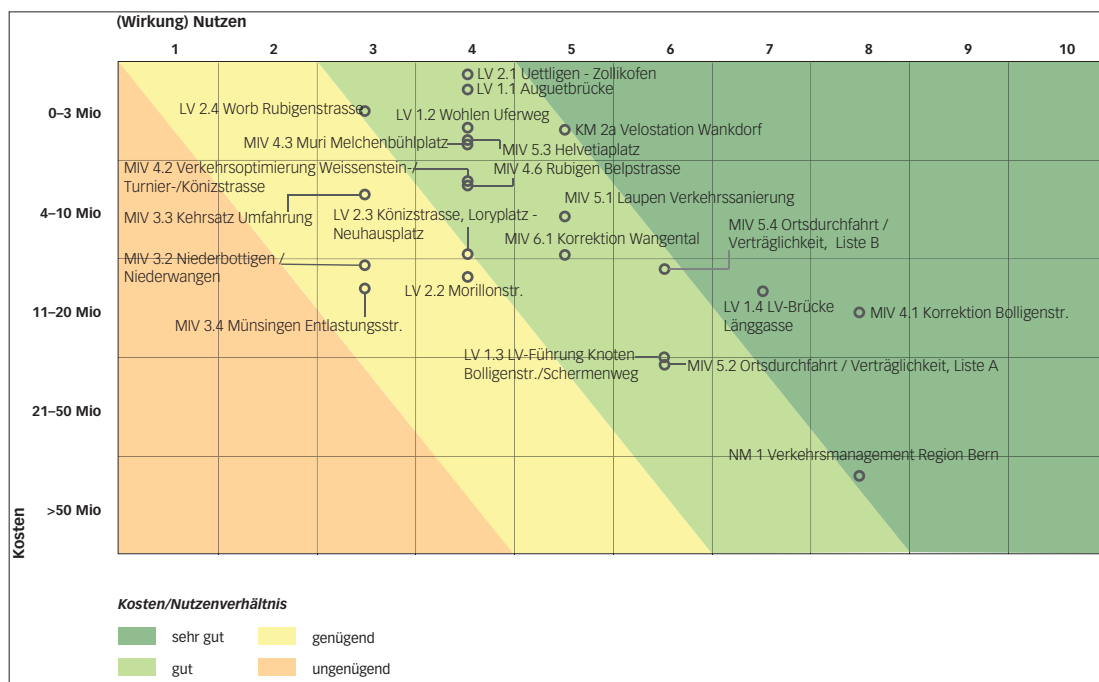


Abb. 59: Kosten-/Nutzenverhältnis Massnahmen MIV (A-/B-Massnahmen > 2 Mio.), LV (A-/B-Massnahmen) und NM

5.4 Kosten und Priorisierung der Massnahmen im Bereich Verkehr

5.4.1 Vorgehen zur Priorisierung

Für die Massnahmen werden folgende Priorisierungskategorien unterschieden:

- A-Liste (Baubeginn zwischen 2015 und 2018)
- B-Liste (Baubeginn zwischen 2019 und 2022)
- C-Liste (ab 2023)
- Eigenleistung

Die Massnahmen-Priorisierung basiert auf fünf Kriterien:

- Infrastrukturfonds-Relevanz (siehe Weisung Bund, Kapitel 4.4.2)
- Relevanz für die Agglomeration und das Agglomerationsprogramm (siehe Weisung Bund, Kapitel 4.4.3).
- Reifegrad 1 oder 2 (siehe und Weisung Bund, Kapitel 4.4.4)
- Kosten-Nutzenverhältnis, Wirkung (siehe Weisung Bund, Kapitel 4.4.5)
- Bau- und Finanzreife (siehe Weisung Bund, Kapitel 4.4.6)

Basis für die Kosten-/Nutzenverhältnisse der Massnahmen bzw. Massnahmenpakete sind einerseits die zur Verfügung stehenden Kosten(schätzungen), andererseits die pro Massnahme bzw. Massnahmenpaket beurteilte Wirkung. Massnahmen mit hoher Wirksamkeit, gemäss den Kriterien des Bundes, wird ein hoher Nutzen zugesprochen. Die Definition des Reifegrads der Massnahmen wurde aufgrund der vom Bund vorgegebenen Kriterien vorgenommen.

Zum Zeitpunkt der Einreichung des Agglomerationsprogrammes müssen die Massnahmen, die auf einer A- oder B-Liste stehen, einen bestimmten planerischen Reifegrad vorweisen können. Reifegrad 1 beinhaltet den Nachweis der Problemanalyse, die Umsetzung entspricht dem Zukunftsbild und den Teilstrategien des Agglomerationsprogramms, es liegt ein ungefährender Kostenrahmen vor und die Wirkung ist ausgewiesen. Um einer Massnahme den Reifegrad 2 zuweisen zu können, liegen zusätzlich zu den Voraussetzungen des Reifegrads 1 fundierte Vorstudien vor, welche eine Zweckmässigkeitsbeurteilung und einen groben Machbarkeitsnachweis beinhalten. Variantenvergleiche und Projektoptimierungen wurden ebenso durchgeführt wie Umweltabklärungen und Wirtschaftlichkeitsberechnungen.

Der Planungsstand lässt detaillierte Aussagen zum Kostenrahmen zu, wodurch die Massnahme anschliessend bezüglich ihres Kosten-/Nutzen-Verhältnisses beurteilt werden kann.

Die Konsolidierung der Priorisierung der Massnahmen(-pakete) hat im Rahmen des Workshops 2 im Frühling 2011 stattgefunden (s. auch Kap. 5.3.1).

5.4.2 Priorisierung

Nachfolgend werden die Massnahmen(-pakete) entsprechend ihrer Relevanz für die Agglomeration, ihrer Kosten-/Nutzenverhältnisse, ihrer Reifegrade und Realisierungshorizonte der A-, B- oder C-Listen zugeteilt. Diese werden im Rahmen des Infrastrukturfonds mitfinanziert.¹¹

A-Liste (2015 – 2018)

Massnahmen(-pakete)	Kosten-Nutzen- verhältnis	Reifegrad	Kosten Infrastruktur (Mio. Fr.)
Massnahmen MIV			
V – MIV 4.1 Bern/Ostermundigen, Korrektion Bolligenstrasse	sehr gut	2	15.0
V – MIV 4.2 Bern, Verkehrsoptimierung Weissenstein-, Turnier-, Könizstrasse	gut	1-2	4.5
V – MIV 4.3, Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz	gut	1-2	2.7
V – MIV 4.4 Worb, Anpassung und Sanierung Kreisel Scheyenholz	gut	1-2	1.5
V – MIV 5.1 Laupen, Verkehrssanierung Laupen	gut	2	7.0
V – MIV 5.2 Massnahmenpaket Ortsdurchfahrt		1-2	22.1
V – MIV 5.2a Köniz, regionale Verbindung Landorfstrasse		2	2.0
V – MIV 5.2b Köniz, Wabern, Kirchstrasse		2	3.5
V – MIV 5.2c Ittigen, Grauholzstrasse	Paket 5.2,	2	2.0
V – MIV 5.2d Bolligen, Umgestaltung Bolligen-/ Krauchtalstrasse	Liste A	2	5.0
V – MIV 5.2e Muri, Sanierung Schlossmauer	gut	1-2	2.9
V – MIV 5.2f Muri, Strassenkorrektion Haco-Scheyenholz		1-2	3.0
V – MIV 5.2g Belp, Sanierung Käsereistrasse		2	2.2
V – MIV 5.2h Konolfingen, Sanierung Emmentalstrasse		1-2	1.5
V – MIV 6.1 Korrektion Wangental	gut	1-2	10.0
Massnahmen ÖV			
V – ÖV 1.1 ZBB (Neuer Bhf RBS/Publikumsanlagen SBB)	sehr gut	2	865.0
V – ÖV 2.1.1 Massnahmenpaket ÖV-Knotenpunkte	gut		47.7
V – ÖV 2.1.1a ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen	gut	2	46.9
V – ÖV 2.1.1b ÖV-Knotenpunkt Weissenbühl	sehr gut	2	0.8
V – ÖV 3.1 Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern	gut	2	49.0
V – ÖV 3.2 Doppelspurausbau Tram 6, Muri (ÖV und MIV)	gut	2	25.0
V – ÖV 3.5 Massnahmenpaket Platzgestaltung mit Tramführung		2	55.0
V – ÖV 3.5a Breitenrainplatz, Stadt Bern	Paket 3.5,	2	10.0
V – ÖV 3.5b Eigerplatz, Stadt Bern	gut	2	30.0
V – ÖV 3.5c Viktoriaplatz, Stadt Bern		2	15.0
Massnahmen LV			
V – LV 1.1 Belp – Muri, Verbesserung Zufahrten Auguetbrücke	gut	2	1.0
V – LV 1.2 Wohlen, Uferweg	gut	2	2.2
V – LV 1.3 Bern, LV-Führung Knoten Bolligenstrasse – Schermenweg	gut	2	20.0
V – LV 2.1 Uetligen - Zollikofen, Velo- und Fussgängersicherheit	gut	2	0.8

¹¹ Die Kosten sind grundsätzlich exkl. MWST ausgewiesen. Bei den Massnahmen(-paketen) „V – MIV 5.1 Laupen, Verkehrssanierung“, „V – ÖV 2.1.1a ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen“, „V – ÖV 3.1 Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern“, „V – ÖV 3.5 Platzgestaltung mit Tramführung“ (Breitenrain-, Eiger- und Viktoriaplatz, Stadt Bern) sowie bei den Massnahmen im Bereich Kombinierte Mobilität (KM) ist die MWST bereits enthalten.

Massnahmen(-pakete)	Kosten-Nutzen- verhältnis	Reifegrad	Kosten Infrastruktur (Mio. Fr.)
Massnahmen KM			
V – KM 2 B+R, Velostationen (Teil)	gut	1-2	1.5
V – KM 2.1a Velostation S-Bahnhaltestelle Wankdorf	sehr gut	2	2.6
V – KM 2.1b Velostation Bahnhof Ostermundigen	sehr gut	2	2.2
Massnahmen NM			
V – NM 1.1 Verkehrsmanagement Region Bern-Nord	sehr gut	2	8.8
V – NM 1.2 Verkehrsmanagement Tram Region Bern	sehr gut	2	5.0
Total A-Liste			1'148.6

Tab. 18: Übersicht Massnahmen(-pakete) A-Liste

B-Liste (2019 – 2022)

Massnahmen(-pakete)	Kosten-/Nut- zenverhältnis	Reifegrad	Kosten Infrastruktur (Mio. Fr.)
Massnahmen MIV			
V – MIV 3.1 Bern, Umgestaltung Murtenstrasse, Autobahn – Steigerhubelstrasse	gut	1-2	2.0
V – MIV 3.2 Niederbottigen/Niederwangen, regionale Verbindung	genügend	1-2	11.5
V – MIV 3.3 Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung	genügend	1-2	5.0
V – MIV 3.4 Münsingen, Entlastungsstrasse Nord	genügend	1-2	13.5
V – MIV 4.5 Belp, Kapazitätssteigerung Knoten Linde	gut	1-2	2.0
V – MIV 4.6 Rubigen, Korrektion Belpstrasse	gut	2	5.0
V – MIV 5.3 Bern, Helvetiaplatz	gut	1-2	2.5
V – MIV 5.4 <i>Massnahmenpaket Ortsdurchfahrt</i>		1-2	11.1
V – MIV 5.4a Vechigen, Boll, Anpassung Ortsdurchfahrt	Paket 5.4,	1-2	2.8
V – MIV 5.4b Belp, Umgestaltung Dorf- und Bahnhofstrasse	Liste B	1-2	3.0
V – MIV 5.4c Wichtrach, Sanierung Ortsdurchfahrt	gut	1-2	3.3
V – MIV 5.4d Konolfingen, Sanierung Kreuzplatz		2	2.0
Massnahmen ÖV			
V – ÖV 3.3 Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse/Redundanzen)	gut	2	106.2
Massnahmen LV			
V – LV 1.4 Bern, Fussgänger-Velobrücke Breitenrain – Länggasse	sehr gut	1-2	14.0
V – LV 2.2 Bern/Köniz, Morillonstrasse und Bahnübergang BLS	genügend	1-2	12.5
V – LV 2.3 Bern/Köniz, Könizstrasse, Loryplatz – Turnierstrasse – Neuhausplatz	genügend	1-2	10.0
V – LV 2.4 Worb, Velosicherheit Rubigenstrasse	gut	1-2	1.5
Massnahmen KM			
V – KM 2 B+R, Velostationen (Teil)	gut	1-2	2.5
Massnahmen NM			
V – NM 1.3 Verkehrsmanagement Region Bern	sehr gut	1-2	45.0
Total B-Liste			244.3

Tab. 19: Übersicht Massnahmen(-pakete) B-Liste

C-Liste (ab 2023)

Massnahmen(-pakete)	Reifegrad	Kosten Infrastruktur (Mio. Fr.)
Massnahmen MIV		
V – MIV 3.5 Zollikofen, Autobahzubringer	1	26.0
V – MIV 5.5 Bern, Inselplatz	1	20.0
V – MIV 5.6 Bern, Weissensteinstrasse	1	12.0
V – MIV 5.7 Zollikofen, Verkehrssicherheit Kirchlindachstrasse	1	3.3
V – MIV 5.8 Konolfingen, Sanierung Burgdorfstrasse	1	5.0
V – MIV 5.9 Konolfingen, Verbreiterung Unterführung Bahnhof	1	6.0
V – MIV 5.10 Toffen, Sanierung Ortsdurchfahrt Toffen Süd	1	3.5
V – MIV 5.11 Moosseedorf, Sanierung Ortsdurchfahrt	1	1.0
Massnahmen ÖV		
V – ÖV 1.1 ZBB (Seitliche Erweiterung SBB)	1	710.0 – 1'030.0
V – ÖV 3.4 Weiterentwicklung regionales Tramkonzept		14.0
V – ÖV 3.4a Tram Wyler und Länggasse		offen
V – ÖV 3.4b/c Doppelspurausbauten Tram 6, Melchenbühl-Gümligen / Gümligen-Siloah	1	14.0
V – ÖV 3.4d Weitere Optionen		offen
Massnahmen LV		
V – LV 1.5 Bern, LV-Brücke Bhf. Wankdorf – Papiermühle	1	12.4
V – LV 1.6 Bern, LV-Brücke Matte - Kirchenfeld	1	2.4
V – LV 2.5 Kirchlindach – Wohlen, Velosicherheit	1	11.6
V – LV 2.6 Ittigen, Zollikofen, Länggasse	1	2.0
V – LV 2.7 Rubigen, Radstreifen Kreisel – Unterführung SBB	1	2.2
V – LV 2.8 Rubigen – Beitenwil, Radstreifen	1	2.0
V – LV 2.9 Wohlen – Illiswil, Velomassnahmen	1	1.5
V – LV 2.10 Münsingen – Tägertschi, Velo- und Fussgängersicherheit (teilweise ausserhalb Agglomeration)	1	0.7
V – LV 2.11 Gümmenen – Laupen, Verbesserung Velosicherheit (teilweise ausserhalb Agglomeration)	1	3.5
Massnahmen KM		
V – KM 2 B+R, Velostationen (Teil)	1	2.5
Total C-Liste		841.6 – 1'161.6

Tab. 20: Übersicht Massnahmen(-pakete) C-Liste

Nicht durch den Infrastrukturfonds finanzierbare Massnahmen

Neben Massnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds finanziert werden, sind auch Studien aufgeführt, die als Eigenleistung finanziert werden. Die daraus resultierenden Massnahmen werden im 2. RGSK aufgenommen.

Massnahmen(-pakete)	Kosten-/Nutzen- verhältnis	Zeithori- zont	Kosten Infrastruktur (Mio. Fr.)
Massnahmen bis 2014			
V – MIV 6.2 Riggisberg, Gehweg Grabenstrasse		bis 2014	2.2
V – MIV 10.1 Korridorstudie Konolfingen, Grosshöchstetten, Bowil	Studie	bis 2014	0.24 ¹
V – MIV 10.2 Korridorstudie Gürbetal	Studie	bis 2014	0.1 ¹
V – MIV 10.3 Bern/Muri, Rückbau N6	Studie	bis 2014	0.1 ¹
V – ÖV 2.5.1 S-Bahn Perronverlängerungen Normalspur	gut	bis 2014	16.2
V – LV 4 Reduktion Widerstände	Studie	bis 2014	0.05 ¹
V – LV 5 LV-Planung	Studie	bis 2014	0.1 ¹
V – NM 2 Parkplatzbewirtschaftung	Studie	laufend	
V – NM 3 Freizeitparkplätze im ländlichen Raum	Studie	bis 2014	0.05 ¹
Massnahmen 2015–2018			
V – MIV 5.12 Massnahmenpaket Ortsdurchfahrt (ausserhalb Agglomeration)		2015–2018	4.6
V – MIV 5.12a Biglen, Sanierung Ortsdurchfahrt	Paket 5.12	2015–2018	3.0
V – MIV 5.12b Schwarzenburg, Neubau Dorfbachbrücke und Anpassung Kantonsstrasse		2015–2018	1.6
V – ÖV 2.1.1c ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern	sehr gut	2015 –2018	8.0
V – ÖV 2.1.2 ÖV-Knotenpunkt Ittigen	gut	2015–2018	7.0
V – ÖV 2.1.3 ÖV-Knotenpunkt Laupen	gut	2015–2018	14.5
V – ÖV 2.2.1 Doppelspur Wabern–Kehrsatz Nord	gut	2015–2018	38.0
V – ÖV 2.2.2 Doppelspur Zollikofen Nord	gut	2015–2018	40.0
V – ÖV 2.4 Umfahrungslinie Sinneringen (inkl. Station Boll-Utzigen)	ungenügend	2015–2018	30.0
V – KM 1 P+R-Anlagen	genügend	2015–2026	6.0
V – KM 3 Carterminal Neufeld	genügend	2015–2018	7.2
Massnahmen 2019–2022			
V – MIV 4.7 Kiesen, Kapazitätssteigerung Kreisel Emmentalstrasse		2019–2022	1.0
V – MIV 5.13 Massnahmenpaket Ortsdurchfahrt (ausserhalb Agglomeration)		2019–2022	9.3
V – MIV 5.13a Oberdiessbach, Sanierung Ortsdurchfahrt	Paket 5.13	2019–2022	4.4
V – MIV 5.13b Walkringen, Sanierung Ortsdurchfahrt		2019–2022	1.7
V – MIV 5.13c Mühlethurnen, Sanierung Ortsdurchfahrt		2019–2022	3.2
V – ÖV 1.2 Entflechtung Holligen	sehr gut	2019–2022	310.0
V – ÖV 1.3 3. Gleis Gümligen, Gümligen Süd, Wendegleis Münsingen	gut	2019–2022	600.0
V – ÖV 2.1.4a ÖV-Knotenpunkt Stettlen	genügend	2019–2022	20.0
V – ÖV 2.1.4b ÖV-Knotenpunkt Jegenstorf	genügend	2019–2022	50.0
V – ÖV 2.1.4c ÖV-Knotenpunkt Liebefeld	gut	2019–2022	6.0
V – ÖV 2.2.3 Doppelspur Jegenstorf–Grafenried	gut	2019–2022	30.0
V – ÖV 2.2.4 Doppelspur Schalunen–Büren zum Hof	gut	2019–2022	30.0
V – ÖV 2.5.2 S-Bahn Perronverlängerungen Meterspur	genügend	2019–2022	55.0

Massnahmen(-pakete)	Kosten-/Nutzen- verhältnis	Zeithori- zont	Kosten Infrastruktur (Mio. Fr.)
Massnahmen ab 2023			
V – MIV 5.14 Biglen, Sanierung Sägestutz		ab 2023	2.0
V – ÖV 2.1.5 ÖV-Knotenpunkt Waldegg	gut	ab 2023	4.0
V – ÖV 2.2.5 Doppelspur Liebefeld–Köniz	gut	ab 2023	27.0
V – ÖV 2.2.6 Doppelspur Saaneviadukt (Mauss–Gümmenen)	gut	ab 2023	50.0
V – ÖV 2.3 Wendegleis Brünnen	genügend	ab 2023	20.0
V – LV 2.12 Rümligen – Riggisberg, Verbesserung Velosicherheit		ab 2023	5.0
V – LV 2.13 Bärswil, Umfahrung		ab 2023	1.0
Total übrige Massnahmen			1'394.0

Tab. 21: Übersicht der nicht durch den Infrastrukturfonds finanzierbaren Massnahmen(-pakete)

¹ Planungskosten

5.5 Schlussfolgerungen und Ausblick

Mit dem vorliegenden RGSK Bern-Mittelland wird ein wichtiger Schritt hin zu einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der RKBM getan. Dieses RGSK der 1. Generation konnte thematisch noch nicht alle Bereiche abdecken. Es konzentriert sich auf das Zukunftsbild, auf die Konkretisierung der räumlichen Weiterentwicklung und auf die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

Das RGSK der 2. Generation wird sich verstärkt den Themen Natur, Landschaft und Erholung widmen. Ausserdem soll das Thema Energieverbrauch in geeigneter Weise aufgenommen werden.

Anhang

Anhang I: Behandlung kantonale Prüfungs- und Vollzugsaufträge

Die Vollzugsaufträge (VA) betreffen Sachverhalte, welche im RGSK zwingend zu regeln sind. Demgegenüber betreffen die Prüfungsaufträge (PA) Sachverhalte, bei welchen zu prüfen ist, ob zum aktuellen Zeitpunkt Bedarf zur Festlegung von Massnahmen besteht. Zusätzlich wird unterschieden zwischen allgemeinen Vorgaben, die für alle Regionen gleichermassen gelten und regionsspezifischen Vorgaben, die nur für die RKBM gelten.

Allgemeine Vollzugsaufträge

VA-Siedlung 1: Räumliche Schwerpunkte der vierten Zentrenstufe definieren: Die Regionen legen in ihrem RGSK die Zentren der vierten Stufe fest. Dabei muss eine angemessene Steuerung der räumlichen Entwicklung im Sinne der Zielsetzungen des kantonalen Richtplans sichergestellt werden. Die aus sachpolitischer Sicht definierten regionalen Zentren haben bei Standortfragen für überkommunale Nutzungen Vorrang.

Berücksichtigung im RGSK Bern-Mittelland:

- Herleitung der Massnahme in Kap. 4.2.1
- Beschrieb in Massnahmenblatt S1

VA-Siedlung 2: Siedlungsbegrenzungen von überörtlicher Bedeutung bestimmen: Siedlungsbegrenzungen von überörtlicher Bedeutung sind im RGSK festzuhalten. Dabei ist insbesondere den übergeordneten Bestimmungen aus dem Bereich Natur und Landschaft Rechnung zu tragen. Wo die dafür nötigen Grundlagen im Bereich N+L fehlen, können vorerst keine Festsetzungen vorgenommen werden und es ist aufzuzeigen, wie die Erarbeitung der fehlenden Grundlagen in die Wege zu leiten ist.

Berücksichtigung im RGSK Bern-Mittelland:

- Herleitung der Massnahme in Kap. 4.2.1
- Beschrieb in Massnahmenblatt S6
- Verortung in der RGSK-Karte

VA-Siedlung 3: Regionale Wohnschwerpunkte festlegen: Die Regionen legen im RGSK besonders geeignete Wohngebiete, welche bereits als Bauzonen ausgeschieden sind, als regionale Wohnschwerpunkte fest. Dabei ist zwischen Wohnschwerpunkten in bereits bestehenden Siedlungsgebieten (Verdichtung- und Umstrukturierungspotenzial) sowie in neuen Siedlungsgebieten (für zeitgerechtes Bereitstellen der erforderlichen Infrastrukturen) zu unterscheiden.

Berücksichtigung im RGSK Bern-Mittelland:

- Herleitung der Massnahme in Kap. 4.2.1
- Beschrieb in Massnahmenblatt S3
- Verortung in der RGSK-Karte

VA-Siedlung 4: Regionale Arbeitsschwerpunkte festlegen: Die Regionen legen im RGSK geeignete grössere, zusammenhängende Flächen für die Arbeitsnutzung, welche bereits als Bauzone ausgedehnt sind, als regionale Arbeitsschwerpunkte fest. Dabei sollen attraktive Standorte für Arbeiten an zentralen, gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen geschaffen werden.

Berücksichtigung im RGSK Bern-Mittelland:

- Herleitung der Massnahme in Kap. 4.2.1
- Beschrieb in Massnahmenblatt S3
- Verortung in der RGSK-Karte

VA-Siedlung 5: Vorranggebiete für Natur und Landschaft bezeichnen: Im RGSK sind diejenigen Gebiete zu bezeichnen, in welchen Landschafts- und/oder Naturschutzinteressen den Vorrang haben.

Berücksichtigung im RGSK Bern-Mittelland:

- Herleitung der Massnahme in Kap. 4.2.2
- Beschrieb in Massnahmenblatt L2
- Verortung in der RGSK-Karte

VA-ÖV 1: Schwachstellenanalyse strassengebundener ÖV berücksichtigen: Die Region wird aufgefordert, bei der Erarbeitung der RGSK die von den Transportunternehmungen aufgelisteten Schwachstellen im strassengebundenen ÖV zu prüfen, nach Bedarf zu aktualisieren und bei der Massnahmenplanung zu berücksichtigen.

Berücksichtigung im RGSK Bern-Mittelland:

- Herleitung der Massnahme im Kap. 2.2.1
- Beschrieb in den Massnahmenblättern: V-ÖV 3.2, V-ÖV 3.5a/b/c

VA-Strasseninfrastruktur 1: Eigentumswechsel Strasseninfrastruktur: Die Regionen sind aufgerufen, sich im Rahmen des RGSK zu dem auf einer „Korridor Betrachtungsweise“ beruhenden Entwurf über mögliche Veränderungen des Kantonsstrassennetzes zu äussern. Die Regionen können mit dem RGSK beim Kanton Anträge für Eigentumswechsel einbringen.

Der Kanton (BVE) hat im Februar 2012 beschlossen, diesen VA für die RGSK zu streichen. Die Frage des Strasseneigentums wird im Rahmen der kantonalen Strassenplanung behandelt.

Regionsspezifische Vollzugsaufträge

VA-Reg Siedlung 1: Überkantonale und überregionale Koordination: Die Koordination über die Kantons- und Regionsgrenzen hinaus ist in den, der Region Bern-Mittelland zustehenden Möglichkeiten zu intensivieren.

Berücksichtigung im RGSK Bern-Mittelland:

Grundsätzlich teilt die RKBM die Meinung, dass die Koordination über die Kantons- und Regionsgrenze hinaus intensiviert werden soll. Gerade wenn aber ein Kanton Ansprechpartner ist, sind den Regionalkonferenzen schnell einmal Grenzen gesetzt. Diesbezüglich steht vor allem auch der Kanton Bern in der Pflicht.

Die Planungen des regionalen Naturparks Gantrisch und des RGSK BM werden mit der Regionalkonferenz Thun-Oberland West und dem Kanton Freiburg koordiniert (vgl. Massnahmenblatt L1).

VA-Reg Siedlung 2: Umsetzung des Zentralitätsszenarios Bern: Die Umsetzung des Zentralitätsszenarios als strategische Massnahme ist (auch im Zusammenhang mit der Festlegung der Zentren der 4./5. Stufe) weiter voranzutreiben.

Berücksichtigung im RGSK Bern-Mittelland:

Das Zentralitätsszenario bzw. Konzentrationsszenario aus dem Agglomerationsprogramm V+S Region Bern der ersten Generation und der ZMB Bern wurde im Rahmen der Arbeiten zum RGSK Bern-Mittelland weiterentwickelt. So berücksichtigt das Zielszenario 2030 nicht nur eine Konzentration der Bevölkerung in der Kernagglomeration, sondern sieht explizit auch ein stärkeres Wachstum in den Zentren der 4./5. Stufe (Regionalzentren und Versorgungszentren des ländlichen Raums) vor. Die Umsetzung des Zielszenarios wird mit einem Massnahmenset vorangetrieben:

- Herleitung der Massnahme in Kap. 4.2.1
- Beschrieb in Massnahmenblatt S2

VA-Reg Siedlung 3: VIV-Standorte: Die Region überführt den regionalen Richtplan „Verkehrsintensive Vorhaben“ in das RGSK.

Berücksichtigung im RGSK Bern-Mittelland:

- Herleitung der Massnahme in Kap. 4.2.1
- Beschrieb in Massnahmenblatt S6
- Verortung in der RGSK-Karte

VA-Reg Siedlung 4: Regionaler Naturpark Gantrisch: Der Parkperimeter ist im RGSK in geeigneter Form festzuhalten und die Ziele der Pärke sind im RGSK zu berücksichtigen.

Berücksichtigung im RGSK Bern-Mittelland:

- Herleitung der Massnahme in Kap. 4.2.2

- Beschrieb in Massnahmenblatt L1
- Verortung in der RGSK-Karte

VA-Reg Strasseninfrastruktur 1: Überprüfung Schwachstellenanalyse

Kanton: Die Region wird aufgefordert, die Schwachstellenanalyse des Kantons zu überprüfen und nach Bedarf zu ergänzen resp. anzupassen.

Berücksichtigung im RGSK Bern-Mittelland:

- Herleitung der Massnahme in den Kap. 2.2.1
- Beschrieb in diversen Massnahmenblättern ÖV, MIV, LV

VA-Reg FussVelo 1: Konkrete Projekte und Planungen des Kantons in der Region sind zu berücksichtigen.

Berücksichtigung im RGSK Bern-Mittelland:

- Herleitung der Massnahme im Kap. 2.2.1
- Beschrieb in den Massnahmenblättern LV 1, LV 2, LV 4, LV 5 sowie in diversen Massnahmenblättern MIV und ÖV

VA-Reg FussVelo 2: Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen aus dem Agglomerationsprogramm Verkehr+Siedlung sind umzusetzen resp. im RGSK aufzunehmen.

Berücksichtigung im RGSK Bern-Mittelland:

Die meisten Objekte und Massnahmenpakete Langsamverkehr, mit A-Priorität in der 1. Generation, sind Bestandteil der Umsetzung und werden im RGSK nur in der Karte dargestellt. Die Massnahmen LV 1.3 (LV-Führung Knoten Bolligenstrasse – Schermenweg) und LV 1.4 (Fuss- und Velobrücke Breitenrain – Länggasse) wurden im RGSK aufgenommen und konkretisiert. Mehrere Massnahmen LV aus dem AP V+S (z.T. B-Massnahmen) wurden zu verkehrsträgerübergreifenden Massnahmenpaketen bei MIV und ÖV zusammengefasst (vgl. Karte Handlungsbedarf Velo, Anhang V). Dadurch kann die verkehrsträgerübergreifende Bearbeitung besser sichergestellt werden. Weitere B-Massnahmen wurden in Massnahmenblätter LV aufgenommen.

Beschrieb in den Massnahmenblättern LV 1, LV 2, LV 4, LV 5 sowie in diversen Massnahmenblättern MIV und ÖV

Allgemeine Prüfungsaufträge

PA-Siedlung 1: Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung: Es ist zu prüfen, inwieweit die Ausscheidung von Vorranggebieten für regionale Siedlungserweiterung (Wohnen und / oder Arbeiten) im Rahmen des RGSK vorzunehmen ist.

Berücksichtigung im RGSK Bern-Mittelland:

- Herleitung der Massnahme in Kap. 4.2.1
- Beschrieb in Massnahmenblatt S4
- Verortung in der RGSK-Karte

***PA-Siedlung 2: Innerregionaler Ausgleich von Siedlungsflächen:** Die Regionen können zur Lenkung der Siedlungsentwicklung Vorranggebiete der Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung bestimmen, welche über dem ermittelten kommunalen 15-jährigen Baulandbedarf liegen, wenn in anderen Gemeinden der zugestandene Baulandbedarf auf dem Gemeindegebiet nicht umgesetzt wird. Es ist zu prüfen, inwieweit ein innerregionaler Ausgleich von Siedlungsflächen vorgenommen werden kann.*

Berücksichtigung im RGSK Bern-Mittelland:

Die RKBM zeigt sich offen gegenüber einem begrenzten innerregionalen Ausgleich von Siedlungsflächen. Dies insbesondere aus der Erfahrung heraus, dass gerade Zentrums-gemeinden Mühe haben, die erforderlichen Flächen zur Verfügung zu stellen. Grundsätzlich besteht jedoch die Auffassung, dass jede Gemeinde die ermittelte Bedarfsgrösse auch tatsächlich einzont und verfügbar macht. Vorerst wird die Idee eines innerregionalen Ausgleichs im Rahmen des Massnahmensets zur Umsetzung des Zielszenarios weiterverfolgt (vgl. Massnahmenblatt S2).

***PA-Siedlung 3: Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete:** Es ist zu prüfen, ob Umstrukturierungs- und Verdichtungspotenzial im Siedlungsgebiet besteht und inwieweit eine Umstrukturierung von Flächen und Gebäuden in Betracht zu ziehen ist.*

Berücksichtigung im RGSK Bern-Mittelland:

- Herleitung der Massnahme in Kap. 4.2.1
- Beschrieb in Massnahmenblatt S5

***PA-Siedlung 4: Regionale Vorranggebiete für Natur und Landschaft:** Es ist zu prüfen, ob die regionalen Landschaftsrichtpläne zu aktualisieren sind und ob weitere regionale Vorranggebiete für Natur und Landschaft festzulegen sind (z. B. besondere Gebiete innerhalb von Regionalen Naturpärken).*

Berücksichtigung im RGSK Bern-Mittelland:

- Herleitung der Massnahme in Kap. 4.2.2
- Beschrieb in Massnahmenblatt L2

***PA-Siedlung 5: Harmonisierung der baulichen Grundordnung der Gemeinden:** Eine formelle und zeitliche Harmonisierung der baulichen Grundordnung der Gemeinden ist zu prüfen.*

Berücksichtigung im RGSK Bern-Mittelland:

Grundsätzlich wird von jeder Gemeinde erwartet, dass sie ihre raumplanerischen Beurteilungen über die Gemeindegrenzen hinaus vornimmt und die Nachbargemeinden in den Planungsprozess mit einbezieht. Durch die Planungsprozesse der Regionalkonferenz soll nicht zuletzt auch das überkommunale Denken gefördert werden. Die von der Region präsentierten Lösungen orientieren sich an einer überkommunalen Optik (z.B. Umsetzungsstrategie Zielszenario).

Aufgrund der Gemeindeautonomie sind die Gemeinden im Kanton Bern im Rahmen des Gesetzes frei, d.h. sie haben formelle Freiheiten und bestimmen selber, wann die bauliche Grundordnung geändert werden soll. Eine grundsätzliche Harmonisierung der baulichen Grundordnung bedingt die Anpassung der kantonalen Gesetzgebung. Auf eine Festlegung diesbezüglich umzusetzender Massnahmen wird verzichtet.

PA-KombMob 1: Standorte für B+R-Anlagen und maximal mögliche beitragsberechtigte P+R-Parkplätze: Die Regionen sind aufgefordert, die Standorte für B+R-Anlagen und die Zahl der maximal möglichen P+R-Parkplätze pro ÖV-Korridor zu benennen und dem Kanton zu beantragen.

Berücksichtigung im RGSK Bern-Mittelland:

- Herleitung der Massnahme in den Kapiteln 2.2.1 sowie 3.3.3
- Beschrieb in den Massnahmenblättern V-KM 1 V-KM 2
- Verortung in der RGSK-Karte

PA-KombMob 2: Marketingkonzept für kombinierte Mobilität prüfen.

Berücksichtigung im RGSK Bern-Mittelland:

- Herleitung der Massnahme im Bericht „Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Region Bern, Kombinierte Mobilität, RVK4, 2008“
- Beschrieb im Massnahmenblatt V-KM1

PA-Fussgänger und Velo-Freizeit 1: Die Regionen prüfen die Erschliessung mit Wander- und Radwanderwegen in touristischen Gebieten und in Erholungsgebieten.

Berücksichtigung im RGSK Bern-Mittelland:

- Darstellung des Velonetzes Alltag und Freizeit im Bericht. Eine Straffung der Anzahl lokaler Velorouten wurde im Rahmen des RGSK 1. Generation noch nicht vorgenommen.

Regionsspezifische Prüfungsaufträge

PA-Reg Siedlung 1: Planungen auf den gleichen Stand bringen: Es ist generell zu prüfen, wie die Planungen in den verschiedenen Teilregionen

auf den gleichen Stand zu bringen sind. Dabei ist aufzuzeigen, in welchen Etappen diese Angleichung erfolgen wird.

Berücksichtigung im RGSK Bern-Mittelland:

Dieser Prüfauftrag stellt eine der Zielsetzungen des RGSK Bern-Mittelland dar und wird entsprechend behandelt. Im Jahr 2009 wurden in den Teilregionen („alte“ Planungsregionen) grosse und koordinierte Anstrengungen vorgenommen, um die ganze Region auf den gleichen Stand zu bringen. In diesen Vorarbeiten wurden insbesondere Grundlagen für den Bereich Siedlung im RGSK erarbeitet (u.a. Zentren 4. Stufe, Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte, Vorranggebiete für Siedlungserweiterung). Defizite bestehen noch bei den Siedlungsbegrenzungen von überörtlicher Bedeutung und insbesondere bei den Themen Natur, Landschaft und Erholung. In den entsprechenden Massnahmenblättern S7 und L2 wird aufgezeigt, wie diese Defizite behoben werden.

***PA-Reg Siedlung 2: Regionaler Naturpark Gantrisch:** Es ist zu prüfen, wie die vorhandenen Planungen mittelfristig auf die Ziele des regionalen Naturparks ausgerichtet werden können und in welchen Bereichen es zusätzliche Planungen braucht. Gleichzeitig ist zu prüfen, ob die Koordination der Planungen mit den für den RNP Gantrisch relevanten Planungen in der Nachbarregion Thun-Oberland West sichergestellt ist.*

Berücksichtigung im RGSK Bern-Mittelland:

- Herleitung der Massnahme in Kap. 4.2.2
- Beschrieb in Massnahmenblatt L1

***PA-Reg ÖV 1: Neue Nutzung Bahntrasse Rosshäusern – Mauss:** Es ist zu prüfen, ob mit dem Neubau der Strecke Rosshäusern – Mauss das dadurch frei werdende Bahntrasse als Route für den Langsamverkehr Bern – Westschweiz (Neuchâtel / Murten) einer neuen Nutzung zugeführt werden kann.*

Berücksichtigung im RGSK Bern-Mittelland:

Das Trasse steht nach Auskunft des AÖV nicht mehr zur Verfügung. Die Massnahme wurde gestrichen.

***PA-Reg FussVelo 1:** Im Bereich **Veloverkehr** ist die Region aufgerufen, – die gegenüber dem KRP Velo eingetretenen Veränderungen festzuhalten, insbesondere die im KRP Velo genannten Schwachstellen (Massnahmenbedarf) zu überprüfen.
– den Massnahmenbedarf Velo zu gewichten und aus regionaler Sicht zu priorisieren.*

Berücksichtigung im RGSK Bern-Mittelland:

Eine erste Aktualisierung der Massnahmen aus dem KRP Velo wurde vorgenommen aus Angaben der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr. Eine

vollständige Erfassung erfolgte im Sommer 2010 durch das TBA: Filmaufnahmen der Kantonsstrassen für Strassenmanagementprogramm (LOGO). Die Filmaufnahmen bieten die Möglichkeit, die umgesetzten Massnahmen in einer Velo-Tool-Datenbank relativ genau zu erfassen.

Die weitere Überprüfung der Massnahmen aus dem KRP erfolgt im Rahmen der Schwachstellenanalyse des Kantons 2011 und, soweit nicht darin abgedeckt, im Rahmen der Langsamverkehrsplanung 2011/2012.

PA-Reg FussVelo 2: Die Region prüft die Anhänge 4 und 5 gemäss Bericht zum KRP Velo betreffend „Kantonale Radwege“ und „beitragsberechtigter Radwege gemäss Art. 39 SBG“.

Berücksichtigung im RGSK Bern-Mittelland:

Anhang 4 Federführung Kanton, Kreis II: Mit dem Anbau eines zusätzlichen Steges an die Brücke Uttigen konnte die Massnahme 5 umgesetzt werden. Die Aare-Querung auf Höhe Länggasse-Breitenrain ist als Massnahme V – LV 1.4 im RGSK aufgenommen. Die Aare-Querung auf Höhe Belp-Muri (Wehrliau) liegt in einem Naturschutzgebiet. Anstelle dieser Massnahme sollen die Zufahrtsstrecken der leicht südlich liegenden Auguetbrücke verbessert werden (V – LV 1.1).

Anhang 5 Federführung Gemeinden, Kreis II: Bei den aufgeführten Ergänzungsrouten mit Massnahmenbedarf konnten die Routen Henkerbrünnli-Bahnhofplatz-City West und Bethlehemstrasse umgesetzt werden. Die Strecken Seftigenstrasse-Weissensteinstrasse sowie Morillonstrasse wurden ins aktuelle RGSK Bern-Mittelland als Massnahme V – MIV 5.6 bzw. V – LV 2.2 aufgenommen. Bei der Morillonstrasse stellt der Bahnübergang eine Engstelle dar. Die drei Strecken Thunplatz-Burgernziel, Bolligen-Deiswil und Stettlen-Boll befinden sich derzeit in Projektierung. Handlungsbedarf besteht weiterhin bei den Ausweichrouten mit Massnahmenbedarf, da diese mit Ausnahme der Weglückenschliessung südlich Bigenthal - noch nicht umgesetzt wurden. Dies betrifft die Strecken Nr. 13 Kaufdorf-Kirchenturnen, Nr. 14 Mühlethurnen-Lohnstorf und Nr. 15 Pfandersmatt-Wattenwil. Diese Strecken werden im Rahmen der Langsamverkehrsplanung der Region 2011/2012 in die Überprüfung aufgenommen.

PA-Reg FussVelo 3: Im Bereich Fussgängerverkehr ist die Region aufgerufen zu überprüfen, ob wichtige Schwachstellen bestehen, für die ausschliesslich ein Fussgängerproblem geortet werden kann. Besonderes Gewicht ist auf die Schulwegproblematik zu legen.

Berücksichtigung im RGSK Bern-Mittelland:

- Herleitung der Massnahme im Kapitel 2.2.1
- Beschrieb in den Massnahmenblättern V-LV 2, V-LV 5, V-MIV 5, V – MIV 6

Die Schulwege auf Kantonsstrassen wurden 2011 im Rahmen der Schwachstellenanalyse durch den Kanton untersucht (vgl. Kapitel 2.2.1).

Anhang II: Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte

Regionale Wohnschwerpunkte (Wohnanteil mindestens 50%)

Standort	Zone	Fläche Total (ha)	Fläche Wohnen (ha)	Fläche Arbeiten (ha)	ÖV- Güteklasse
Belp					
Scheuermatt	W	1.7	1.7	0	C
Galactina Areal	ZPP (W/A)	1.6	1.1	0.5	B
Bern					
Weltpoststrasse	D	1.5	0.8	0.7	B
Schönberg Ost	W/D	9.0	7.0	2.0	B
Brünnen	W/WG	12.0	10.0	2.0	B
Saali	W/WG	7.5	6.7	0.8	B
Melchenbühlweg	W	1.9	1.9	0	C
Springgarten	W/SZA	4	3.8	0.2	B/C
Burgernziel	D	1.1	0.8	0.3	B
Kaserne	FA*	7	4	3	B/C
Bolligen					
Pfrundland	ZPP	1.3	1.3	0	C
Eisengasse	ZPP	1.3	1.3	0	C
Lutertal	ZPP	1.0	1.0	0	C
Grosshöchstetten					
Weier	W2	1.0	1.0	0	C/D
Ittigen					
Kirschenacker	W	1.0	1.0	0	C
Worblaufenstr.	W	1.0	1.0	0	B
Kehrsatz					
Bleikenmatt	W2	1.2	1.2	0	C/D
Bahnhofmatte	WG	2.8	1.4	1.4	C
Ob. Breitenacher	WG	1.3	0.8	0.5	C
Kirchlindach					
Aarematte	UeO W	1.3	1.3	0	C
Köniz					
Bächtelen	ZPP (W)	2.4	2.4	0	B/C
Hertenbrünnen	ZPP (W)	1.4	1.4	0	B
Ried	UeO W	13.5	13.5	0	C/D
Morillon	UeO W	5.2	5.2	0	B
Konolfingen					
Hübeli	ZPP	1.5	1.5	0	C
Kiesenmatte	ZPP	1.8	1.8	0	B
Grünegg	ZPP	1.2	1.2	0	C/D
Laupen					
Altes Bahnareal	ZPP	1.2	0.7	0.5	C
Stadtmatte	ZPP	2.1	2.1	0	C
Stegmätteli	WG3	1.4	1.0	0.4	C/D

Anhang

Standort	Zone	Fläche Total (ha)	Fläche Wohnen (ha)	Fläche Arbeiten (ha)	ÖV- Güteklasse
Moosseedorf					
Stägmatt	WG	2.6	2.0	0.6	B
Münsingen					
Lorymatte	ZPP	2.5	2.0	0.5	C
Dorfmatte	ZPP	4.2	4.2	0	C
Sandacher	ZPP	1.0	1.0	0	C
Underrüti	W2	1.3	1.3	0	C
Erlenau	ZPP	1.4	1.3	0.1	C
Hinterdorf	ZPP	1.4	1.0	0.4	C
Muri					
Riedacker	WL	1.6	1.6	0	B/C
Oberhausweg	WL	1.5	1.5	0	C
Neuenegg					
Wassermatte	WG	2.3	2.0	0.3	C/D
Gummenstrasse	WG	1.6	1.4	0.2	C
Ostermundigen					
Grube	W/A	5.8	4.5	1.3	B
Oberfeld	W	10.7	10.7	0	B/C
Schwarzenburg					
Stengeli	ZPP	1.5	1.5	0	D
Urtenen-Schönbühl					
Kirchgässli	W1	1.2	1.2	0	B
Vechigen					
Kern Boll Süd	KZ	1.3	1.1	0.2	B
Schlossstrasse	ZPP W	1.4	1.4	0	B
Stämpbachstrasse	W	1.6	1.6	0	B/C
Reinacker	W	1.7	1.7	0	C/D
Zollikofen					
Schäferei	ZPP W	1.6	1.6	0	B/C
Häberlimatte	W	1.2	1.2	0	B
		141.6	125.7	15.9	

Tab. 22: Übersicht regionale Wohnschwerpunkte

Regionale Arbeitsplatzschwerpunkte (Arbeitsanteil mindestens 50%)

Standort	Zone	Fläche Total (ha)	Fläche Wohnen (ha)	Fläche Arbeiten (ha)	ÖV- Güteklasse
Belp					
Stockmatt	A2 (I)	2.7	0	2.7	D
Bern					
Schermenareal W	IG	6.2	0	6.2	B/C
VonRoll Areal	D	1.5	0	1.5	B
Insel	C*/D*	17.7	0	17.7	B
Wankdorf Nord	D	11.0	0	11.0	B

Anhang

Standort	Zone	Fläche Total (ha)	Fläche Wohnen (ha)	Fläche Arbeiten (ha)	ÖV- Güteklasse
Bern					
Mercedes Areal	D	1.8	0	1.8	A
Wankdorf Süd	D	3.5	0	3.5	A
Weyermannshaus W	IG	7.0	0	7.0	B
Weyermannshaus O	D	7.5	1.5	6.0	A/B
Ausserholligen VI	IG	1.0	0	1.0	A
Gangloff	D	1.8	0.5	1.3	A
Ausserholligen III	D, WG, W	1.5	0	1.5	A
Ittigen					
Ey	A (DL)	1.4	0	1.4	C
Köniz					
Juch (I)	ZPP IG	5.8	0	5.8	C
Juch (II)	ZPP IG	2.1	0	2.1	C/D
Metas	ZÖN	5.4	0	5.4	C
Morillon (I)	UeO DL	2.5	0	2.5	B
Thörishaus Grafenried	A1	2.0	0	2.0	C/D
Konolfingen					
Tonisbach	A1	1.3	0	1.3	C
Münchenbuchsee					
Buechlimatt	ZPP IG	3.0	0	3.0	E/-
Bielstrasse-Süd	ZPP DL	1.1	0	1.1	C/D
Seedorfweg-Nord	ZPP DL	1.2	0	1.2	C
Münsingen					
Thunstrasse	A (DL, IG)	4.1	0	4.1	D/E
Südstrasse	A	1.5	0	1.5	D
Ostermundigen					
Bahnhof	A/W	3.9	0.8	3.1	B
Stettlen / Ostermundigen					
Bernapark	ZPP	11.2	8.4	2.8	C/D
Urtenen-Schönbühl					
Gewerbepark	A (IG)	2.5	0	2.5	B
Schwarzenburg					
Bhf./Ringematt	A (IG)	3.3	0	3.3	C/D
Walkringen					
Unterdorf	Gz	1.0	0	1.0	C
Worb					
Worbboden	A (DL)	1.5	0	1.5	B
Mülacher	ZPP A/W	6.1	0.8	5.3	B
Zollikofen					
Meielen Nord	ZPP DL	4.3	0	4.3	B
Bern-/Stämpflistr.	ZPP DL	1.1	0	1.1	B
		129.5	12.0	117.5	

Tab. 23: Übersicht regionale Arbeitsplatzsschwerpunkte

Anhang III: Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung

Die nachfolgend ausgewiesenen Flächen und Nutzungsanteile ergeben sich aus einer ersten groben Abschätzung der Nutzungseignung und Qualität der Standorte aus regionaler Sicht (Quelle: Vorarbeiten der Planungsregionen). Sie sind zwangsläufig mit grossen Unsicherheiten verbunden und z.T. ergeben sich auch Abweichungen gegenüber kommunalen planerischen Überlegungen. Diese Potenzialflächen sind bei der Weiterentwicklung durch vertiefte, auf die einzelnen Gebiete bezogener Konzepte zu präzisieren.

Die Festlegung des Koordinationsstands (KS) erfolgt gemäss nachfolgender Tabelle:

Standorte mit Koordinationsstand „Vororientierung“ (VO)
<ul style="list-style-type: none"> – wurden in der Mitwirkung kritisch beurteilt – entsprechen (noch) nicht den kommunalen Entwicklungsvorstellungen – weisen noch grossen Klärungsbedarf auf (z.B. bezüglich Dimensionierung, Nutzungsanteilen, Erschliessung)
Standorte mit Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE)
<ul style="list-style-type: none"> – waren in der Mitwirkung nicht bestritten – entsprechen den kommunalen Entwicklungsvorstellungen (z.B. in kommunalen Richtplänen und Leitbildern festgesetzt)
Standorte mit Koordinationsstand „Festsetzung“ (FS)
Gemäss Vorgaben Kanton braucht es für das Erreichen des Koordinationsstands „Festsetzung“ eine umfassende Interessensabwägung. Da die dafür nötigen Grundlagen noch nicht lückenlos vorliegen (u.a. Bereich Natur und Landschaft) können im RGSK Bern-Mittelland der 1. Generation keine „Festsetzungen“ vorgenommen werden.

Der jeweilige Koordinationsbedarf (nicht abschliessend) eines Standortes kann der Tabelle im Massnahmenblatt S4 entnommen werden.

Standort	KS	Fläche Total		Fläche überbaut		Fläche Wohnen		Fläche Arbeiten	
		ha	Anteil	ha	Anteil	ha	Anteil	ha	
Belp									
Müli	ZE	9.8	80%	7.8	100%	7.8	0%	0.0	
Stöcklimatt/Chilchacher	VO	22	60%	13.2	100%	13.2	0%	0.0	
Viehweid	ZE	8.5	100%	8.5	20%	1.7	80%	6.8	
Bern									
Bern-West	VO	60	80%	48.0	85%	40.8	15%	7.2	
Viererfeld	FS	15.7	50%	7.9	100%	7.9	0%	0.0	
Saali-Melchenbühl	VO	53.1	40%	21.2	85%	18.1	15%	3.2	
Waldstadt	VO	42.8	80%	34.2	75%	25.7	25%	8.6	

Anhang

Standort	KS	Fläche Total ha	Fläche überbaut Anteil	Fläche überbaut ha	Fläche Wohnen Anteil	Fläche Wohnen ha	Fläche Arbeiten Anteil	Fläche Arbeiten ha
Biglen								
Arnistrasse	VO	1	100%	1.0	100%	1.0	0%	0.0
Bahnhof	ZE	1	100%	1.0	100%	1.0	0%	0.0
Feltschen	ZE	2	100%	2.0	100%	2.0	0%	0.0
Fröschbühl	ZE	1	100%	1.0	100%	1.0	0%	0.0
Leutschere	VO	1	100%	1.0	100%	1.0	0%	0.0
Rotacker	ZE	3	100%	3.0	100%	3.0	0%	0.0
südlich Kirche	ZE	1	100%	1.0	100%	1.0	0%	0.0
Bolligen								
Hüenerbühl	VO	3.8	100%	3.8	100%	3.8	0%	0.0
Rothus	VO	2	100%	2.0	0%	0.0	100%	2.0
Wegmühle	VO	3	100%	3.0	50%	1.5	50%	1.5
Bowil								
Moos	ZE	4.3	100%	4.3	0%	0.0	100%	4.3
Oberhofen	ZE	3.9	100%	3.9	100%	3.9	0%	0.0
Grosshöchstetten								
Fankusermatte	VO	1.2	100%	1.2	100%	1.2	0%	0.0
Felderkraisel	ZE	2.4	100%	2.4	100%	2.4	0%	0.0
Kirchhalde	VO	1.3	100%	1.3	100%	1.3	0%	0.0
Stägmatt	ZE	1.5	100%	1.5	100%	1.5	0%	0.0
Trogmatt	ZE	1.5	100%	1.5	100%	1.5	0%	0.0
Weier	ZE	1	100%	1.0	100%	1.0	0%	0.0
Ittigen								
Chappelisacker a	ZE	8.7	100%	8.7	100%	8.7	0%	0.0
Chappelisacker b	ZE	2.6	60%	1.6	85%	1.3	15%	0.2
Jegenstorf								
Chrützeich	ZE	12.6	70%	8.8	70%	6.2	30%	2.6
Kirche - Schloss	VO	9.5	80%	7.6	100%	7.6	0%	0.0
Neuholzweg	ZE	2.4	100%	2.4	100%	2.4	0%	0.0
Kaufdorf								
Husmatte	VO	2.5	100%	2.5	60%	1.5	40%	1.0
Kehrsatz								
Bleikenmatt	VO	9.5	70%	6.7	100%	6.7	0%	0.0
Köniz (*Restliche überbaubare Fläche ist der ZÖN bzw. ZSF zugeordnet)								
Bannholz	VO	28.4	13%	3.7	58%*	2.1	0%	0
Blinzernplateau	VO	34.2	23%	7.9	100%	7.9	0%	0.0
Juch	ZE	9	100%	9.0	0%	0.0	100%	9.0
Landorf	VO	10.5	52%	5.5	100%	5.5	0%	0
Schliern Sollrüti	VO	12.5	70%	8.8	100%	8.8	0%	0.0
Schliern Schufle	VO	3.3	80%	2.6	100%	2.6	0%	0.0
Wabern Balsigergut	VO	7.5	84%	6.3	63%*	4.0	19%*	1.2
Wabern Weyergut	VO	11.6	22%	2.6	31%*	0.8	0%	0.0
Laupen								
Bösingerfeld	ZE	13.5	80%	10.8	100%	10.8	0%	0.0
Hirsried	VO	6.8	100%	6.8	50%	3.4	50%	3.4

Anhang

Standort	KS	Fläche Total ha	Fläche überbaut Anteil	Fläche überbaut ha	Fläche Wohnen Anteil	Fläche Wohnen ha	Fläche Arbeiten Anteil	Fläche Arbeiten ha
Moosseedorf (*0% überbaut, da Zone für öffentliche Nutzung / Sport)								
Äbnit / Bifang	VO	7.6	100%	7.6	80%	6.1	20%	1.5
Äsch	VO	3.8	100%	3.8	100%	3.8	0%	0.0
Burgermoos	VO	2.15	100%	2.2	0%	0.0	100%	2.2
Gewerbestrasse	VO	13.3	60%	8.0	0%	0.0	100%	8.0
Moos	VO	8.8	0%*	0.0	0%	0.0	100%	0.0
Moosbühl	VO	5	80%	4.0	50%	2.0	50%	2.0
Sederfeld / Lochacher	VO	18	80%	14.4	0%	0.0	100%	14.4
Mühlethurnen								
Bühl	VO	1.7	100%	1.7	100%	1.7	0%	0.0
Bahnhof	VO	1.1	100%	1.1	100%	1.1	0%	0.0
Daepfenmatt	VO	1.5	100%	1.5	100%	1.5	0%	0.0
Münchenbuchsee								
Bodenacher	VO	2.3	80%	1.8	100%	1.8	0%	0.0
Hofwil	VO	18	50%	9.0	100%	9.0	0%	0.0
Laubberg	VO	4.9	60%	2.9	85%	2.5	15%	0.4
Lindenweg	VO	4.1	80%	3.3	100%	3.3	0%	0.0
Sandgrube	VO	5.4	100%	5.4	100%	5.4	0%	0.0
Schönbrunnen	VO	28.7	80%	23.0	0%	0.0	100%	23.0
Unterfeld	VO	9	100%	9.0	50%	4.5	50%	4.5
Münsingen								
Chrützwegacker	VO	1.3	100%	1.3	100%	1.3	0%	0.0
Eichlirüti	VO	2.7	100%	2.7	100%	2.7	0%	0.0
Ochsematt	VO	4.4	100%	4.4	100%	4.4	0%	0.0
Türle	VO	1.9	100%	1.9	0%	0.0	100%	1.9
USM Süd	VO	3.8	100%	3.8	0%	0.0	100%	3.8
Waletal	VO	1.0	100%	1.0	100%	1.0	0%	0.0
Muri								
Gümligen Hofacker	VO	10.7	50%	5.4	20%	1.1	80%	4.3
Gümligenfeld	VO	27.4	80%	21.9	0%	0.0	100%	21.9
Schürmatt	ZE	11.3	70%	7.9	85%	6.7	15%	1.2
Neuenegg								
Flüe	VO	3.7	100%	3.7	100%	3.7	0%	0.0
Louelemoos	ZE	2.9	100%	2.9	100%	2.9	0%	0.0
Thörishaus Talstrasse	ZE	6.3	100%	6.3	50%	3.2	50%	3.2
Wassermatt / Aumatt	VO	3	80%	2.4	100%	2.4	0%	0.0
Ostermundigen								
Ostermundigen Nord	VO	40.5	70%	28.4	45%	12.8	55%	15.6
Riggisberg								
Bühlen Süd	VO	3	100%	3.0	100%	3.0	0%	0.0
Edelstein	VO	1.8	100%	1.8	100%	1.8	0%	0.0
Kirchacker Ost	VO	2	100%	2.0	100%	2.0	0%	0.0
Rüti b. Riggisberg	VO	1.4	100%	1.4	0%	0.0	100%	1.4

Anhang

Standort	KS	Fläche Total ha	Fläche überbaut Anteil	Fläche überbaut ha	Fläche Wohnen Anteil	Fläche Wohnen ha	Fläche Arbeiten Anteil	Fläche Arbeiten ha
Rubigen								
Feldernstrasse	ZE	8.4	100%	8.4	100%	8.4	0%	0.0
Hölzliacher	ZE	10.4	100%	10.4	70%	7.3	30%	3.1
Hüsi	ZE	1.6	100%	1.6	70%	1.1	30%	0.5
Zunacher	ZE	4.7	100%	4.7	90%	4.2	10%	0.5
Schwarzenburg								
Voremborg West	VO	2.9	100%	2.9	66%	1.9	33%	1.0
Wällered	ZE	1.1	100%	1.1	60%	0.7	40%	0.4
Stettlen								
Bernstrasse (I/II)	VO	10.6	70%	7.4	70%	5.2	30%	2.2
Bernstrasse (III/IV)	VO	4.7	80%	3.8	100%	3.8	0%	0.0
Bernstrasse (V)	VO	4.8	80%	3.8	100%	3.8	0%	0.0
Urtenen-Schönbühl								
Bergacher	VO	12	100%	12.0	30%	3.6	70%	8.4
Dorniacher	VO	3.9	100%	3.9	0%	0.0	100%	3.9
Feldegg	VO	2.4	100%	2.4	100%	2.4	0%	0.0
Kirchgässli	VO	3.3	100%	3.3	100%	3.3	0%	0.0
Reckholder	VO	8.8	80%	7.0	100%	7.0	0%	0.0
Sandstrasse	VO	3.3	100%	3.3	70%	2.3	30%	1.0
Vechigen								
Boll Desseberg	ZE	3.1	60%	1.9	85%	1.6	15%	0.3
Boll Obermoos	VO	3.9	100%	3.9	100%	3.9	0%	0.0
Schlossgut	VO	18	60%	10.0	100%	10.0	0%	0.0
Wohlen								
Hinterkappelen Dorf	ZE	1.2	100%	1.2	100%	1.2	0%	0.0
Kappelenfeld	ZE	18.7	70%	13.1	50%	6.5	50%	6.5
Uettligen Säriswilstr.	VO	4.0	100%	4.0	100%	4.0	0%	0.0
Uettligen südl. Schule	VO	3.7	100%	3.7	100%	3.7	0%	0.0
Kappelenring	ZE	7.1	50%	3.6	100%	3.6	0%	0.0
Oberwohlenstrasse	ZE	1.7	100%	1.7	100%	1.7	0%	0.0
Schulgasse	ZE	1.3	100%	1.3	100%	1.3	0%	0.0
Worb								
Bächumatt	ZE	18	80%	14.4	75%	10.8	25%	3.6
Rüfenacht Hinderhus	ZE	2.9	100%	2.9	100%	2.9	0%	0.0
Rüfenacht Sperlisacher	VO	3.4	100%	3.4	100%	3.4	0%	0.0
Rüfenacht West	ZE	2.2	100%	2.2	75%	1.7	25%	0.6
Zäziwil								
Ausländte	ZE	1.4	100%	1.4	100%	1.4	0%	0.0
Eyweid	VO	1.5	100%	1.5	0%	0.0	100%	1.5
Leimen	ZE	1.7	100%	1.7	100%	1.7	0%	0.0
Zollikofen								
Oberzollikofen	VO	9.3	80%	7.4	0%	0.0	100%	7.4
Steinibachmatte	VO	7.8	100%	7.8	100%	7.8	0%	0.0
		891.2		643.0		437.5		201.2

Tab. 24: Übersicht Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung

Anhang IV: Massnahmen im Referenzzustand des Gesamtverkehrsmodells (GVM)

a) Infrastruktur motorisierter Individualverkehr

- Zubringer Neufeld, inkl. flankierenden Massnahmen (Tiefenaustrasse, Neubrückstrasse, Knoten Henkerbrännli, Mittelstrasse, Länggassstrasse, Freiestrasse, Neufeldstrasse) (realisiert)
- Ausbau Bern Wankdorfplatz und Kapazitätssteigerung Wankdorfplatz (inkl. Winkelriedstrasse, Papiermühlestrasse, Schermenweg, inkl. Anschluss A6 von/nach Zürich/Basel, Bolligenstrasse, Wölflistrasse)
- Ausbau Autobahnanschluss Bümpliz / Köniz sowie Massnahmen benachbartes Strassennetz (v.a. Turnierstrasse)
- Verkehrssanierung Worb

Neben den Strassenausbauten sind an verschiedenen Orten auch weitere Rückbauten, Geschwindigkeitsbegrenzungen und Dosierungen (Begrenzungen der MIV-Kapazität dauernd oder zu Spitzenzeiten) geplant. Mit solchen Massnahmen soll sichergestellt werden, dass sich das Verkehrsaufkommen auf dem innerörtlichen Strassennetz nicht weiter vergrössert:

- Dosierungen
- Massnahmen im Zusammenhang mit Tram Bern West (realisiert)
- neue Verkehrsführung Brünnen, Niederbottigen (realisiert)
- Erhöhung Verkehrssicherheit (Burgernziel – Thunplatz)
- Durchgangssperren (Riedbachstrasse (abschnittsweise), Morgenstrasse, Burgunderstrasse, Halenstrasse) (realisiert)
- Ortsdurchfahrt Münsingen, Tempo 30.

b) Infrastruktur und Angebot öffentlicher Verkehr

Folgende Angebotsveränderungen und Infrastrukturveränderungen im ÖV können aus heutiger Sicht als gesichert gelten und sind somit Bestandteil des Referenzzustandes 2030:

Fernverkehr

- Stündlicher RE Bern – Brig (realisiert)
- Verdichtung RBS RE Bern – Solothurn am Morgen und am Abend

S-Bahn

- 15'-Takt Belp – Bern – Münchenbuchsee und Bern – Jegenstorf
- Fahrplan 2010 für die restlichen S-Bahnlinien (realisiert)
- Haltestellen Brünnen und Worboden (realisiert)

Tram und Bus

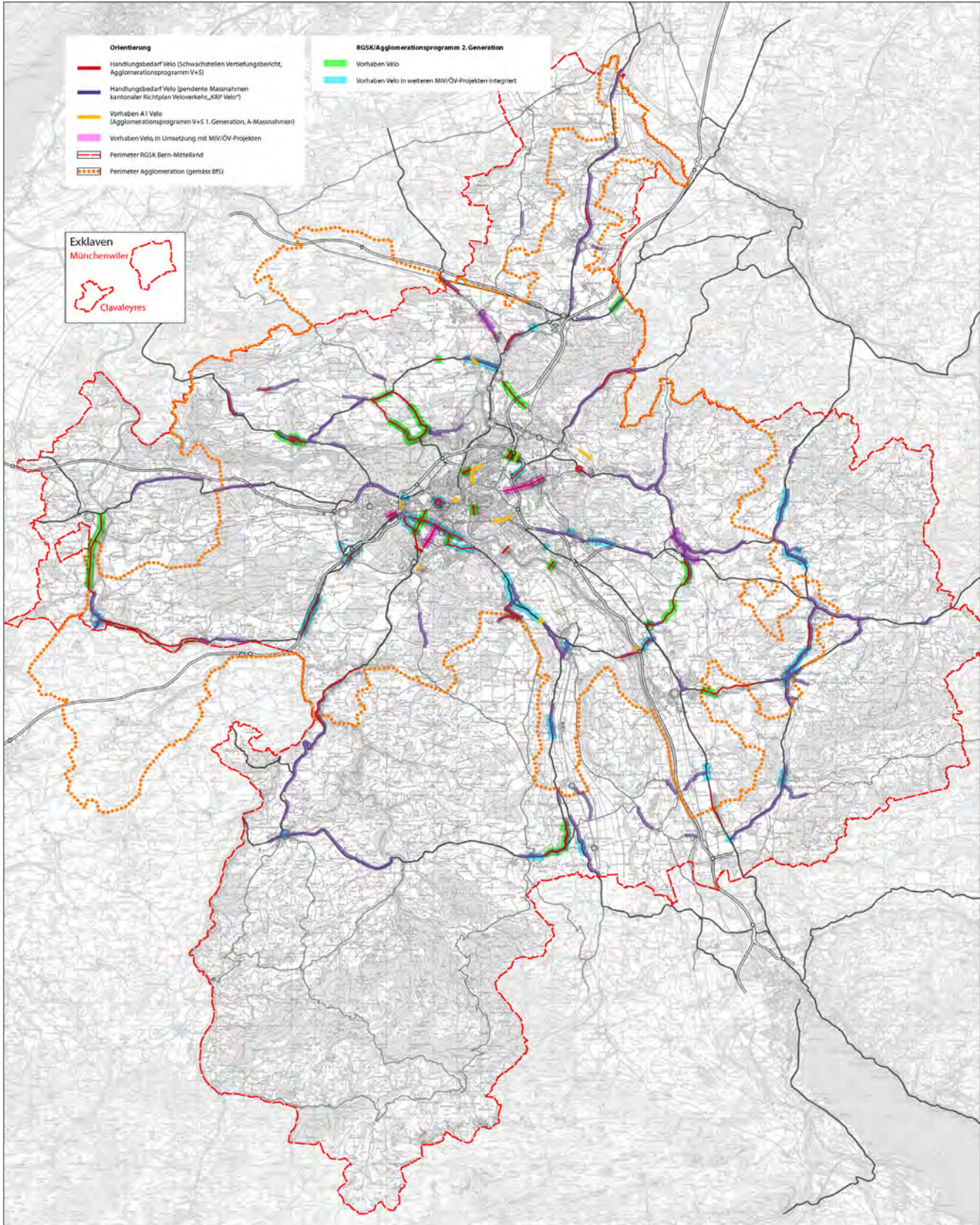
- Tram Bern West (realisiert)
- Tram Region Bern (Ostermundigen Rüti bis Köniz Schliern)
- Linie 6 (Fischerhätteli – Worb)
- Verlängerung Tram 9 Wankdorfplatz
- Anpassung Linienführung Buslinien 11 (Insel), 40 und 41 (Ittigen – Breitenrain), 102, 104, 105 und 106 (Frienisberg)
- Verlängerung Buslinie 36 (Breitenrain – Bärensgraben)

- Verdichtung Buslinie 101 (Hinterkappelen – Hauptbahnhof Bern)
- Neue Fahrpläne Linien 31 (Ausserholligen – Niederwangen), 130 (Thörishaus – Neuenegg), 340, 611, 612, 621 und 631 (Gantrisch).

c) Infrastruktur Fuss- und Veloverkehr und Kombinierte Mobilität

Im Referenzfall 2030 des Gesamtverkehrsmodells sind keine Massnahmen des Fuss- und Veloverkehrs und der kombinierten Mobilität berücksichtigt.

Anhang V: Handlungsbedarf Velo



Karte Anhang V: Handlungsbedarf Velo (Vorhaben LV in MIV, ÖV siehe Kap. 4.3.4)

Anhang VI: Übersicht rechtskräftige regionale Planungen

Im Wirkungsbereich der Regionalkonferenz Bern-Mittelland bestehen die folgenden 26 rechtskräftigen Richtplanungen (Stand 16. Januar 2012):

Bezeichnung Richtplanung	genehmigt am	geändert am
Gürbetal: Landschaftsrichtplan	09.12.1981	
Laupen: Landschaftsrichtplan	05.05.1982	
Kiesental: Richtplanung	15.12.1982	
Schwarzwasser: Regionaler Gesamtrichtplan	14.03.1983	
VZRB: Richtplan Zweiradverkehr	16.09.1993	
Gürbetal: Richtplanung Veloverkehr Gürbetal	13.09.1995	
Schwarzwasser: Abbau- und Deponiekonzept 1996	04.04.1996	
Kiesental: Velo-Richtplanung	04.11.1996	
Aaretal: Strukturplan	28.12.1999	09.12.2008
Schwarzwasser: Velorichtplan	16.05.2000	
Kiesental: Verkehrsrichtplan	05.07.2000	
Aaretal: Bauliche Entwicklung der Landwirtschaftszone	26.03.2002	
Aaretal: Landschaftsentwicklung	26.03.2002	
VRB: Regionsstruktur und Mobilität, VIV ¹	06.07.2004	
Kiesental: Abbau und Deponie	10.09.2004	18.12.2006
Kiesental: Ökologische Vernetzung	22.09.2004	
Gürbetal: Ökologische Vernetzung	19.10.2004	
Schwarzwasser: Ökologische Vernetzung	28.12.2004	
VRB: Naherholung und Landschaft, Weilerzonen	11.05.2005	07.10.2010 29.11.2010
Laupen: Ökologische Vernetzung	15.11.2005	
VRB: Abbau, Deponie, Transporte	09.04.2008	
Aaretal: Abbau und Deponie	09.12.2008	04.11.2010
VRB: Hochhauskonzept	30.07.2009	11.08.2009
VRB: worbletalwärts!	07.10.2010	
VRB: Aareschlaufen	29.11.2010	23.12.2011
VRB: Windkraftanlagen	28.01.2011	

¹ Der regionale Richtplan „Regionsstruktur und Mobilität, VIV“ (VRB, 2002) wird nach der Genehmigung des RGSK Bern-Mittelland mit sofortiger Wirkung aufgehoben.

Abkürzungsverzeichnis

AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung
AP	Agglomerationsprogramm
AP V+S	Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASP	Abendspitzenstunden
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BFS	Bundesamt für Statistik
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung
BM	Bern Mittelland
B+R	Bike and Ride
CBD	Central Business District
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
EFH	Einfamilienhaus
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FS	Festsetzung
FV	Fussverkehr
Fzg-km	Fahrzeugkilometer
GS BVE	Generalsekretariat Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
GV	Güterverkehr
GVM	Gesamtverkehrsmodell
HLS	Hochleistungsstrasse (u.a. Autobahn)
HVS	Hauptverkehrsstrasse
KM	Kombinierte Mobilität
KRP	Kantonaler Richtplan Veloverkehr
KS	Koordinationsstand
LSA	Lichtsignalanlage
LV	Langsamverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
N+L	Natur und Landschaft
NM	Nachfrageorientierte Massnahmen
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PA	Prüfungsanträge
Pers-km	Personenkilometer
P+R	Park and Ride
RBS	Regionalverkehr Bern - Solothurn
RE	RegionExpress
REK	Raumentwicklungsplan
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RK	Regionalkonferenz
RKBM	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
RVK4	Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland
SARZ	Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit
SAZ	Strategische Arbeitszone
TBA	Tiefbauamt

TU	Transportunternehmung
UeO	Überbauungsordnung
UPD	Universitäre Psychiatrische Dienste
VIV	Verkehrsintensive Vorhaben
VO	Vororientierung
VRB	Verein Region Bern
V+S	Verkehr und Siedlung
VV	Veloverkehr
VZ	Volkszählung Bundesamt für Statistik (BfS)
ZBB	Zukunft Bahnhof Bern
ZE	Zwischenergebnis
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung

Literaturverzeichnis

Grundlagenberichte

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2010), Grundlagenbericht: Räumliches Leitbild

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2010), Grundlagenbericht Siedlung: Ist-Zustand 2030: Ziel und Trend, Stärken-Schwächen Analyse

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2010), Grundlagenbericht Siedlung: Prüf- und Vollzugaufträge, Massnahmenherleitung

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2010), Grundlagenbericht Verkehr: Ist-Zustand und Trendzustand, Stärken-Schwächen-Analyse, Strategie, Massnahmen

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2011), GVM Kanton Bern: Zielszenario 2030, Kurzbericht

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2011), Umsetzung RGSK, Teilaspekt: kombinierte Mobilität

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2012), Inventar Parkplatzbewirtschaftung, Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2012), Regionale Langsamverkehrsplanung: Leitbild und Erläuterungsbericht

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2012), Strategie Velostation, Analyse und Empfehlungen

Grundlagen und Vorarbeiten der Planungsregionen

Bernplus (2008), Ziele, Erfolgsfaktoren und Vielfalt der Region Bern-Mittelland

Planungsverband Region Aaretal (1999), Raumplan

Planungsverband Region Aaretal (1999), Grundzüge der räumlichen Entwicklung

Planungsverband Region Aaretal (2002), Teilrichtplan Landschaftsentwicklung

Planungsverband Region Aaretal (2008), Raumplan

- Planungsverband Region Aaretal (2008), Strukturplan
- Planungsverband Region Aaretal (2009), Inhalte der Richtplanung
- Region Aaretal (2009), Ergänzende Grundlagen zum RGSK Bern-Mittelland im Gebiet der Region Aaretal
- Planungsverband Region Gantrisch (1981), Landschaftsrichtplan Region Gürbetal
- Planungsverband Region Gantrisch (1993), Regionaler Gesamtrichtplan Schwarzwasser
- Planungsverband Region Gantrisch (2007), Regionalentwicklungskonzept Gantrisch, Strategische Grundlagen
- Planungsverband Region Gantrisch (2009), RGSK Bern-Mittelland, Grundlagen für den Teilraum Gantrisch
- Planungsverband Region Gantrisch (2010), RGSK Bern-Mittelland, Grundlagen für den Teilraum Gantrisch, Zusatzbericht zu den noch zu ergänzenden Mindestinhalten
- Planungsverband Region Kiesental (1982), Regionaler Richtplan
- Planungsverband Region Kiesental (1990), Landschaftskonzept
- Planungsverband Region Kiesental (1994), Regionales Entwicklungskonzept
- Planungsverband Region Kiesental (1996), Velorichtplan
- Planungsverband Region Kiesental (1999), Regionaler Verkehrsrichtplan
- Planungsverband Region Kiesental (2004), Teilrichtplan ökologische Vernetzung
- Planungsverband Region Kiesental (2009), Leitbild
- Planungsverband Region Kiesental (2009/2010), Vorarbeiten RGSK
- Regionale Verkehrskonferenz Bern Mittelland RVK4 (2004), Angebotskonzept 2005 – 2008 Arbeitsschwerpunkte
- Regionale Verkehrskonferenz Bern Mittelland RVK4 (2007), Angebotskonzept 2008-2009, Teilrevision
- Regionale Verkehrskonferenz Bern Mittelland RVK4 (2008), Angebotskonzept 2010 – 2013, Arbeitsschwerpunkte

- Regionale Verkehrskonferenz Bern Mittelland RVK4 (2003), Korridorstudie
Köniz-Schwarzenburg/Wangental
- Regionale Verkehrskonferenz Bern Mittelland RVK4 (2008), Korridorstudie
Aaretal, Synthesebericht
- Regionale Verkehrskonferenz Bern Mittelland RVK4 (2005), Korridorstudie
Bern Nord
- Regionale Verkehrskonferenz Bern Mittelland RVK4 (2008), Agglomerati-
onsprogramm Verkehr und Siedlung Region Bern, Kombinierte Mobilität
- Verein Region Bern VRB (2004), Regionaler Richtplan Teil 1: Einkaufs- und
Freizeitstandorte, Regionsstruktur und Mobilität
- Verein Region Bern (2005), Regionaler Richtplan Teil 2a: Naherholung und
Landschaft, Ausscheidung von Weilerzonen (inkl. Plan)
- Verein Region Bern (2007), Regionaler Richtplan Teil 2b: Abbau, Deponie,
Transporte
- Verein Region Bern (2008), Regionaler Richtplan Teil 3: Siedlungs- und Be-
völkerungsentwicklung, Hochhauskonzept
- Verein Region Bern VRB (2009), Zentralitätsstruktur, Umsetzung Richtplan
S+B, Arbeitspaket 1, Vorarbeit RGSK
- Verein Region Bern VRB (2009), AP2: Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte
von regionaler Bedeutung, Umsetzung Richtplan S+B, Arbeitspaket 1,
Vorarbeit RGSK
- Verein Region Bern VRB (2009), Vorarbeiten RGSK/AP4: Potenziale aus
Gemeindesicht
- Verein Region Bern VRB (2009), Fachbericht: Raumstruktur Region Bern,
Umsetzung Richtplan S+B, Aktionsprogramm 5, Vorarbeit RGSK

Weitere Literatur

- Amt für öffentlichen Verkehr Bern AöV (2009), Angaben zur Erschliessung
der Gemeinden im Kanton Bern nach Erschliessungsgüteklassen
gemäss kantonalem Richtplan (Massnahmenblatt B_10)
- Amt für öffentlichen Verkehr Bern AöV (2009), 2. Teilergänzung S-Bahn
Bern, Planungszeitraum 2012 – 2019, 2. Zwischenbericht

- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE, Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion Bern JGK (2005), Agglomerationsprogramm Verkehr+Siedlung Region Bern, Hauptbericht
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE, Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion JGK (2007), Agglomerationsprogramm Verkehr+Siedlung Region Bern Aktualisierung Massnahmenblätter
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE, Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion Bern JGK (2007), Zusatzbericht 2007 Agglomerationsprogramm Verkehr+Siedlung
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE (2008), Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE (2008), ZMB Bern, Gesamtsynthese, Schlussbericht
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE (2008), ZMB Bern Süd, Schlussbericht
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE, Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion Bern JGK (2009), Handbuch RGSK
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE, Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion Bern JGK (2009), Kantonale Vorgaben RGSK Bern - Mittelland
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (2010), Gesamtverkehrsmodell (GVM) Kanton Bern: Schlussbericht
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE (2010), ZBB Bewertung, Inputpapier 2. Workshop
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE (2010), ZBB Bewertung, Nachfrage-Analysen
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE, Tiefbauamt des Kantons Bern (2011), Standards Kantonsstrassen, Arbeitshilfe)
- Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2009), Agglomerationsprogramm Bern, Prüfbericht des Bundes
- Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2009), Konzept zur Siedlungsentwicklung nach innen. Arbeitshilfe zur Erarbeitung von Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung
- Bundesamt für Statistik BFS (2000), Pendlerstatistik, Volkszählung 2000

- Bundesamt für Strassen ASTRA (2009), Bundesbeschluss über das Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der Mittel
- Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün Stadt Bern (2008), Verkehrserhebungen Stadt Bern (2006/2007)
- Ecoplan (2010), Beschreibung der Strukturdaten. Hintergrundinformationen zu den Strukturdaten des Gesamtverkehrsmodells des Kantons Bern zu Händen der RK-Regionen
- Ecoplan (2009), RGSK Bern-Mittelland: Vorgehensplan 2009
- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (2010): Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramm der 2. Generation
- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (2011): Raumkonzept Schweiz
- Geo7 (2009), RGSK Darstellungskonzept, Mindestinhalte und Darstellungsempfehlungen
- Hornung/metron (2007), ZMB Bern: Strukturdaten für die Siedlungs- und Verkehrsprognose
- Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion Bern JGK (2008), Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP) im Kanton Bern, Sechster Zwischenbericht an den Regierungsrat des Kantons Bern (April 2004 – August 2008)
- Metron, R. Keller & Partner (2005), Korridorstudie Bern Nord
- Regierungsrat des Kantons Bern (2002), Richtplan Kanton Bern
- Regionale Verkehrskonferenz Bern Mittelland RVK4 (2007), Mobilität in der Region Bern, Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten Mobilität in der Region Bern
- Regionale Verkehrskonferenz Bern Mittelland RVK4 (2007), ZMB Bauzonenreserven Region Bern 2005, Schlussbericht
- Statistikkonferenz des Kantons Bern (2008), Regionalisierte Bevölkerungsprojektionen für den Kanton Bern bis zum Jahr 2030 (Ausgabe 2008)
- Tiefbauamt Kanton Bern (2007), Agglomerationsprogramm Verkehr+Siedlung Region Bern, Fuss- und Veloverkehr, Vertiefungsbericht 2007
- Verein Region Bern VRB (2009), Aareschlaufen Regionaler Richtplan N+L, Umsetzung Nutzungs- und Gestaltungskonzept

Genehmigungsvermerke

Kopie

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
Bern-Mittelland (RGSK)

Mitwirkung vom 19.08.2010 bis 19.11.2010

Vorprüfung vom 16. Januar 2012

Beschlossen durch die Delegiertenversammlung der Regionalkonferenz
Bern-Mittelland am 21.6.2012

Präsident/in: *O. Meyer*

Geschäftsführer/in: *I. Han*

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Bern, den 22.6.2012

Der/Die Geschäftsführer/in: *I. Han*

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung
am: 19. Okt. 2012 *A. M.*

Mit der Genehmigung des RGSK Bern-Mittelland wird der regionale Richt-
plan „Regionsstruktur und Mobilität, VIV“ (VRB, 2002) mit sofortiger Wir-
kung aufgehoben.