

Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Bern 2012

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland

Massnahmenblätter, 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

Inhaltsverzeichnis Massnahmen RGSK BM

Übersicht Massnahmenblätter RGSK BM

Abkürzungen und Definition wichtiger Begriffe 4

Struktur der Massnahmenblätter 7

Massnahmen Siedlung und Landschaft

Massnahmen Siedlung (S) 9

Massnahmen Landschaft (L) 31

Massnahmen Verkehr

Massnahmen motorisierter Individualverkehr (MIV) 37

Massnahmen öffentlicher Verkehr (ÖV) 129

Massnahmen Fuss- und Veloverkehr (LV) 221

Massnahmen kombinierte Mobilität (KM) 261

Nachfrageorientierte Massnahmen (NM) 275

Controlling Siedlung, Landschaft und Verkehr

Massnahmen Monitoring/Controlling (C) 289

Genehmigungsvermerke 293

Abkürzungen und Definition wichtiger Begriffe

Abkürzungen

AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung
AöV	Amt für öffentlichen Verkehr
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASP	Abendspitzenstunden
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung
B+R	Bike and Ride
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
ESP	Kantonale Entwicklungsschwerpunkte (z.B. ESP Wankdorf)
FV	Fussverkehr
GS BVE	Generalsekretariat Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
GVM	Gesamtverkehrsmodell
HLS	Hochleistungsstrasse (u.a. Autobahn)
HVS	Hauptverkehrsstrasse
KM	Kombinierte Mobilität
LEK	Landschaftsentwicklungskonzept (z.B. LEK Aaretal)
LSA	Lichtsignalanlage
LV	Langsamverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
N+L	Natur und Landschaft
NM	Nachfrageorientierte Massnahmen
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
REK	Räumliches Entwicklungskonzept
RKBM	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
RVK4	Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland
RNP	Regionaler Naturpark (Gantrisch)
TBA	Tiefbauamt
TU	Transportunternehmung
UeO	Überbauungsordnung
VIV	Verkehrsintensive Vorhaben
VRB	Verein Region Bern
ZBB	Zukunft Bahnhof Bern
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung
ZPP	Zone mit Planungspflicht

Definition wichtiger Begriffe

Koordinationsstand (gemäss Vorprüfungsbericht, AGR 2012)

Vororientierung:

Dies ist die schwächste Verbindlichkeitsstufe. Sie lässt die Aufnahme einzelner Ideen oder Ziele zu. Die konkreten Folgen des Vorhabens sind weder abschätzbar noch lassen sie sich aufzeigen. Um den Koordinationsprozess einzuleiten, sind Anstrengungen nötig. Es besteht lediglich eine Informationspflicht unter den Beteiligten und Partnern.

Zwischenergebnis:

Diese Kategorie zeigt an, dass der Koordinationsstand angelaufen ist und bereits Ergebnisse vorliegen. Ein Zwischenergebnis liegt dann vor, wenn sich die Beteiligten über das Vorgehen und die Ziele einig sind und das Erreichte transparent offengelegt werden kann. Zu jedem Zwischenergebnis gehört die Auflistung der noch fehlenden konkreten Tätigkeiten zur Überführung in eine Festsetzung.

Festsetzung:

Hier konnte die Koordination erfolgreich zum Abschluss gebracht werden. Die Beteiligten sind sich bezüglich des weiteren Vorgehens einig. Die getroffenen Abmachungen sind für alle Beteiligten verbindlich. Vorbehalten bleiben lediglich die Finanzbeschlüsse der zuständigen Organe.

Priorisierung Massnahmen (gemäss Weisung Agglomerationsprogramm, ARE 2010)

Der Bund verlangt von den Trägerschaften der Agglomerationsprogramme eine Priorisierung der Massnahmen, deren Mitfinanzierung im Rahmen des Infrastrukturfonds beantragt wird. Die Priorisierung basiert dabei auf den folgenden fünf Kriterien:

- Infrastrukturfonds-Relevanz
- Relevanz für die Agglomeration und das Agglomerationsprogramm
- Reifegrad
- Kosten/Nutzen-Verhältnis
- Bau- und Finanzreife

Ziel der Priorisierung ist es, die mitzufinanzierenden Massnahmen mittels dreier Kategorien zu etappieren. Im Rahmen des RGSK Bern-Mittelland wurden sowohl durch den Bund mitzufinanzierende Massnahmen (v.a. Infrastrukturmassnahmen Verkehr), als auch nicht mitzufinanzierende Massnahmen (v.a. Massnahmen Siedlung und Landschaft) den folgenden drei Prioritäten zugeordnet:

Priorität A: Beginn Umsetzung der Massnahme in der Periode 2015 – 2018

Priorität B: Beginn Umsetzung der Massnahme in der Periode 2019 – 2022

Priorität C: Beginn Umsetzung der Massnahme ab 2023

Reifegrad (gemäss Weisung Agglomerationsprogramm, ARE 2010)

Zur Beurteilung des Kosten-/Nutzenverhältnisses verlangt der Bund bei Massnahmen mit Priorität A oder B das Erreichen eines bestimmten Reifegrades. Die unten aufgeführte Definition der Reifegrade betrifft insbesondere Massnahmen mit relativ komplexen Planungs- und Entscheidungsprozessen (z.B. Tram- und Bahninfrastrukturen, neue Strasseninfrastrukturen). Weniger komplexe Massnahmen, wie gewisse Massnahmen im Langsamverkehr oder einfache Aufwertungen des Strassenraums, müssen der folgenden Definition der Reifegrade nicht immer strikte entsprechen.

Reifegrad 1:

- Die Massnahme folgt aus der Problemanalyse und entspricht dem Leitbild sowie den Teilstrategien.
- Finanzielle Auswirkungen der Lösungsstrategie sind aufgrund von Erfahrungswerten grob abgeschätzt.
- Die Wirkungen sind grob beurteilt.

Reifegrad 2:

- Reifegrad 1 ist erfüllt.
- Fundierte Vorstudie inkl. Zweckmässigkeitsbeurteilung und grobem Machbarkeitsnachweis sind vorhanden.
- Variantenvergleiche und Projektoptimierungen sind durchgeführt, unter Berücksichtigung eines breiten und, wo angezeigt, intermodalen Variantenfächers.
- Flankierende Massnahmen weisen eine ähnliche Planungsreife auf und sind integrierter Bestandteil der Massnahme bzw. des Massnahmenpakets.
- Voraussichtliche Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten sind ermittelt.
- Umweltabklärungen und Wirtschaftlichkeitsberechnungen liegen vor.

Wirkung (gemäss Weisung Agglomerationsprogramm, ARE 2010)

Die Wirkung einer Massnahme wurde qualitativ (negative Wirkung, keine Wirkung, schwache Wirkung, hinreichende Wirkung, bedeutende Wirkung) auf der Grundlage der folgenden vier Wirksamkeitskriterien (WK) beurteilt (Unterkriterien in Klammer):

- WK 1: Massnahme verbessert Qualität des Verkehrssystems (Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr, Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems, Verbesserung des Strassennetzes, Erreichbarkeit, Verbesserung der Intermodalität, Nachfrageseitige Massnahmen, ev. Verbesserung im Güterverkehr, ev. Verbesserung im Freizeitverkehr).
- WK 2: Massnahme fördert Siedlungsentwicklung nach innen (Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem, Verringerung der Zersiedelung, Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume).
- WK 3: Massnahme erhöht Verkehrssicherheit (Erhöhung der objektiven Sicherheit, Erhöhung der subjektiven Sicherheit).
- WK 4: Massnahme vermindert Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emission, Reduktion der Lärmimmission, Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen).

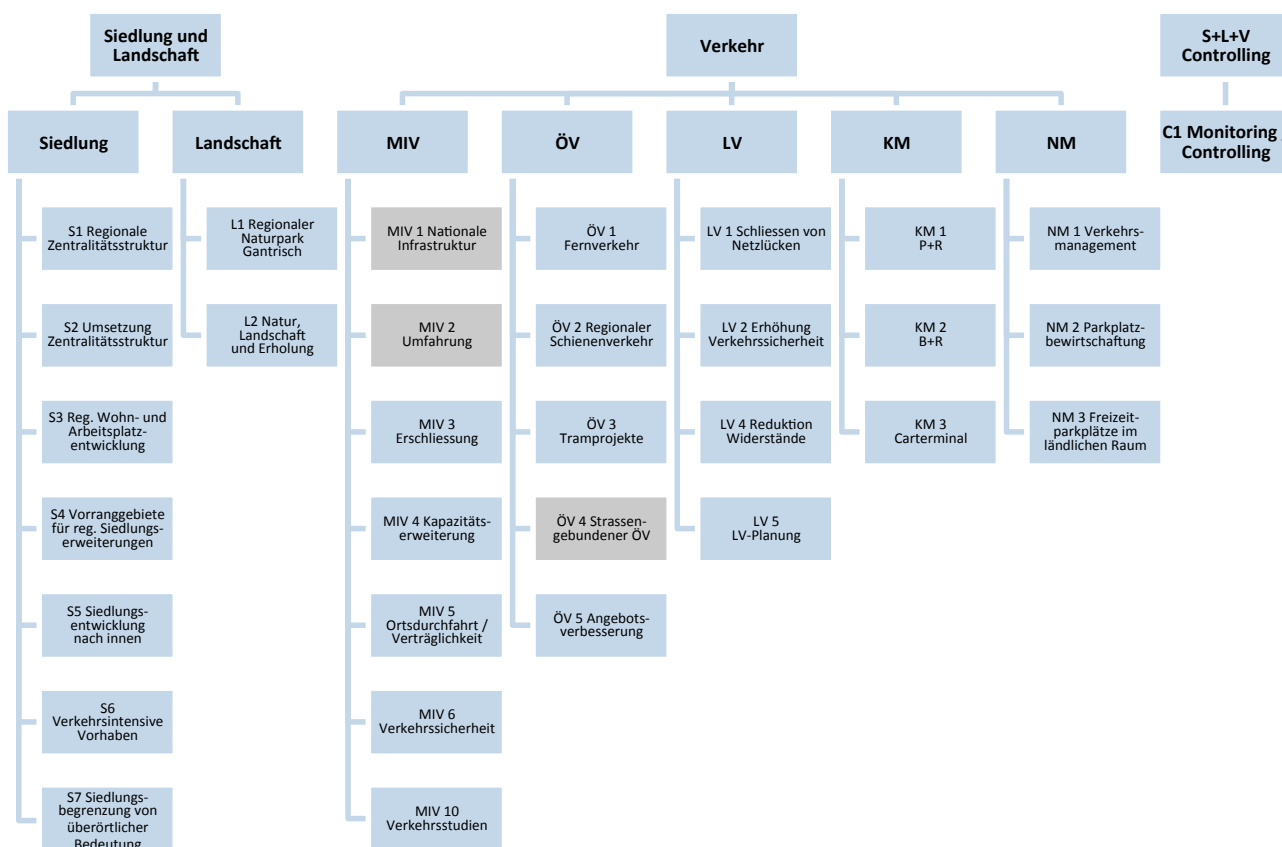
Kostenteiler

Der in den Massnahmenblättern aufgeführte Kostenteiler basiert auf der Annahme, dass sich der Bund (Infrastrukturfonds) entsprechend an den im RGSK Bern-Mittelland vorgeschlagenen Massnahmen beteiligt. Die tatsächliche Kostenbeteiligung des Bundes wird jedoch erst im Rahmen der Leistungsvereinbarung, nach erfolgter Prüfung der Massnahmen durch das ARE, zwischen Bund und Trägerschaft festgelegt. Beim Kostenanteil der Gemeinden bei den ÖV-Massnahmen, handelt es sich grundsätzlich um den Betrag, den der Kanton via ÖV-Punkte der Gesamtheit der Gemeinden in Rechnung stellt.

Struktur der Massnahmenblätter

Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland besteht aus drei Teilen: einem Bericht, den Massnahmenblättern sowie der RGSK-Übersichtskarte. Die Massnahmenblätter, die RGSK-Karte sowie besonders gekennzeichnete Inhalte des Berichtes sind behördenverbindlich.

Der vorliegende Teil Massnahmenblätter enthält Massnahmen für das RGSK Bern-Mittelland, welche aus den Analyse- und Konzeptarbeiten im Bericht abgeleitet wurden. Der Teil Massnahmenblätter konkretisiert die im Leitbild und in den Teilstrategien festgehaltenen Inhalte. Sie sind thematisch nach den Inhalten Siedlung und Landschaft, Verkehr sowie Controlling gegliedert. Die Abfolge der einzelnen Massnahmen innerhalb des Verkehrsteils erfolgt in Anlehnung an die Systematik der kantonalen Synthese der Verkehrsmassnahmen. Im RGSK Bern-Mittelland gibt es keine Massnahmen zu den Kategorien MIV 1 (Nationale Infrastruktur), MIV 2 (Umfahrung) und ÖV 4 (Strassengebundener ÖV). Die Massnahmen des MIV und LV sind jeweils nach ihrer Priorität und ihrer Verortung innerhalb bzw. ausserhalb der Agglomeration strukturiert. Zusätzlich erfolgte im MIV die Bildung von Massnahmenpaketen nur jeweils innerhalb der gleichen Priorität und gleichem Perimeter (innerhalb/ausserhalb Agglomeration). Massnahmen im ÖV wurden unabhängig von der Priorität gebündelt. Folgende Abbildung zeigt die Struktur der Massnahmenblätter des RGSK Bern-Mittelland auf:



Die Massnahmenblätter sind gemäss der Weisung des ARE gestaltet und enthalten alle massgeblichen Informationen zu den einzelnen Massnahmen.

Massnahmen Siedlung (S)

Regionale Zentralitätsstruktur (S 1)	10
Umsetzung Zielszenario (S 2)	13
Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte (S 3)	15
Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung (S 4)	19
Siedlungsentwicklung nach innen (S 5)	24
Verkehrsintensive Vorhaben (S 6)	26
Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung (S 7)	28

Massnahmenpaket:

Regionale Zentralitätsstruktur

S 1

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Mit der Etablierung der regionalen Zentralitätsstruktur werden die Voraussetzungen zur regionalpolitischen Steuerung aus regionaler Sicht und zur Identifikation mit der Regionalkonferenz gelegt. Die regionale Zentralitätsstruktur wird durch die Förderung der Zentrumsattraktivität (z.B. durch Berücksichtigung der Zentren bei Standortfragen für überkommunale Nutzungen) gestärkt.

Massnahmen:

1. Für die Regionalkonferenz Bern-Mittelland gilt folgende Zentralitätsstruktur:
 Zentrum von nationaler Bedeutung gemäss kantonalem Richtplan (Zentrum Stufe 1):
 Bern (ohne Nieder- und Oberbottigen) inkl. Bolligen (nur Bolligen Dorf und Station), Ittigen, Köniz (nur Köniz, Liebefeld, Niederwangen, Wabern), Münchenbuchsee (nur Bahnhof Zollikofen), Muri, Ostermundigen, Zollikofen
 Regionalzentrum von kantonaler Bedeutung gemäss kantonalem Richtplan (Zentrum Stufe 3):
 Schwarzenburg
 Regionale Schwerpunkte gemäss kantonalem Richtplan (Zentrum Stufe 4):
 Belp, Konolfingen, Moosseedorf/Urtenen-Schönbühl, Münchenbuchsee, Münsingen, Neuenegg/Flamatt (vgl. Nr. 4), Worb (Erfüllung sämtlicher Kriterien Stufe 4 gemäss kantonalem Richtplan)
 Versorgungszentren des ländlichen Raums (Zentrum Stufe 5):
 Laupen/Bösingen (vgl. Nr. 4), Oberdiessbach, Riggisberg (teilweise Erfüllung der Kriterien Stufe 4 gemäss kantonalem Richtplan)
2. Die Zentralitätsstruktur ist im RGSK Bern-Mittelland der 2. Generation gemäss Leitbild zu vertiefen. Im Vordergrund steht eine Differenzierung des Zentrums Bern (Definition von Stadtteilzentren in der Kernagglomeration) sowie die Ausgestaltung der 5. Zentralitätsstufe.
3. Die Rolle innerhalb der Region, Handlungsspielraum und Verpflichtungen der neu geschaffenen 5. Zentralitätsstufe (Versorgungszentren des ländlichen Raums) sind im RGSK BM der 2. Generation zu definieren. Grundsätzlich sind für Zentren der Stufe 5 raum- und verkehrsplanerische Voraussetzungen zu schaffen, damit sie eine überkommunale Dienstleistungsfunktion, die Erschliessung der zentralen Arbeits- und Dienstleistungsorte sowie allfällige weitere spezifische Funktionen (z.B. im Bereich Tourismus/Naherholung) gewährleisten können. Die betroffenen Gemeinden werden rechtzeitig informiert und in die Vorarbeiten miteinbezogen.
4. Der Kanton (JGK/AGR) koordiniert die Abklärungen bezüglich der überkantonalen Doppelzentren Neuenegg/Flamatt und Laupen/Bösingen mit dem Kanton Freiburg bzw. der Region Sense. Die Funktion der beiden Doppelzentren ist aufgrund der Lage an der Kantongrenze in Zusammenarbeit mit Nachbarregion /-kanton vertieft zu untersuchen, insbesondere auch deren Einzugsgebiete und allfällige Verknüpfungen zwischen den beiden Doppelzentren. Die Ergebnisse dieser Abklärungen ermöglichen die Festsetzung der Zentralitätsstufe für Neuenegg/Flamatt bzw. Laupen/Bösingen im RGSK BM der 2. Generation. Die beiden Doppelzentren sind als Siedlungsmassnahme in den regionalen Richtplan Sense aufzunehmen.
5. Die Zentrumsgemeinden schaffen die Voraussetzungen, dass sie die Zentrumsfunktionen wahrnehmen können. Dies umfasst in erster Linie die Erhaltung und Aufwertung ihrer Kernbereiche hinsichtlich Funktion (Raumangebot für private und öffentliche Dienstleistungen) und Gestaltung.
6. Die regionale Zentralitätsstruktur ist bei strategischen Planungen (z.B. ÖV-Angebotsplanung, Festlegung von Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkten / Vorranggebieten Siedlungserweiterung), bei der Ansiedlung von überregionalen und überkommunalen Nutzungen (z.B. Schulen, Spitäler, Versorgungseinrichtungen, Sportstätten) und bei Förderprogrammen (z.B. ESP Wohnen) zu berücksichtigen.

Zuständigkeiten	
Federführung: Kanton, JGK/AGR (Nr. 4) Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 1/2/3/6) Gemeinden, Zentren 4./5. Stufe (Nr. 3/5)	Beteiligte Stellen: Kanton (JGK/AGR) Gemeinden

Realisierung													
Vorgehen/Meilensteine: - Mit der Genehmigung des RGSK Bern-Mittelland wird die regionale Zentralitätsstruktur formell festgelegt. - Bei strategischen Planungen und bei Standortentscheiden von überkommunalen Einrichtungen/Nutzungen (z.B. Altersheime, Schulen) ist die regionale Zentralitätsstruktur zu berücksichtigen. Im Rahmen der ordentlichen Mitbeteiligungsverfahren überprüft und beurteilt die Regionalkonferenz die Anwendung dieses Grundsatzes.													
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis (Stufe 5: alle, Stufe 4: Doppelzentrum Flamatt/Neuenegg) <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (Stufe 4 ohne Doppelzentrum Flamatt/Neuenegg) Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input checked="" type="checkbox"/> ja (Stufe 4) <input checked="" type="checkbox"/> nein (Stufe 5)	Kosten: – Kostenteiler: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 70%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.											
Anteil Kanton	%	Fr.											
Anteil Gemeinde	%	Fr.											
Anteil	%	Fr.											
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe													

Beurteilung
Wirkung: Die Berücksichtigung einer angemessenen Zentralitätsstruktur in der Raumplanung und der Regionalentwicklung wirkt sich positiv auf eine zweckmässige Raumplanung (z.B. Siedlungsentwicklung nach Innen, Infrastrukturplanung) und Regionalentwicklung aus. Die Ziele einer dezentralen Konzentration können besser erreicht werden und damit unter anderem die Versorgungssituation über das ganze Gebiet gewährleistet werden. Insgesamt können die Verkehrswege in der Summe klein gehalten und der Flächen- und Energieverbrauch reduziert werden. Attraktive regionale Zentren sind Identifikationspunkte für die Bevölkerung und Imagerträger für den Standortwettbewerb und den Tourismus. Zudem wirken sich starke Zentren positiv auf die Umlandgemeinden und somit auf die gesamte Regionalkonferenz aus.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Massnahmenblätter S2 / S3 / S4 / S5 / C1
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">- Kantonaler Richtplan, Massnahmenblätter C_01 / C_02- Ergänzende Grundlagen zum RGSK Bern-Mittelland im Gebiet der Region Aaretal, November 2009- Zentralitätsstruktur, Umsetzung Richtplan S+B VRB, Mai 2009- Grundlagen für den Teilraum Gantrisch, August 2009/Januar 2010- Vorarbeiten Region Kiesental, Oktober 2009/Februar 2010
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>–</p>

Massnahmenpaket:	Umsetzung Zielszenario	S 2
-------------------------	-------------------------------	------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Die Umsetzung des Zielszenarios ist als strategische Massnahme voranzutreiben. Dabei kommt der Frage der Einstellung der Bevölkerung gegenüber neuen Einzonungen, bzw. Überbauung und Verdichtung bereits eingezonter Flächen, grosse Bedeutung zu. Zusätzlich bedingen Siedlungserweiterungen von regionaler Bedeutung eine stärkere überkommunale Koordination und Zusammenarbeit. Mit Massnahmen im Bereich Kommunikation / Information soll die Umsetzung des Zielszenarios unterstützt werden.

Massnahmen:

1. Es wird eine Plattform („Thinktank“) geschaffen, welche sich der sich stellenden entwicklungsplanerischen Herausforderungen annimmt, Handlungsschwerpunkte und –ablauf zur Diskussion stellt und die Vernetzung und Zusammenarbeit der beteiligten Akteure fördert.
2. Die Regionalkonferenz startet eine Informationskampagne, in der die Bevölkerung und die Entscheidungsträger über Zusammenhänge und mögliche Konflikte bei der Umsetzung des Zielszenarios informiert werden. Dabei wird auf eine Einstellungsänderung und Sensibilisierung gegenüber den im Zielszenario angestrebten Entwicklungen (Einzonungen am richtigen Ort, Siedlungsentwicklung nach Innen) hingewirkt.
3. Weitere Mittel und Instrumente zur Umsetzung des Zielszenarios sind zu prüfen. Im Vordergrund steht die Prüfung von Anwendungsmöglichkeiten und der Wirksamkeit der regionalen Überbauungsordnung sowie die Erarbeitung eines Konzepts zum innerregionalen Ausgleich von Siedlungsflächen u.a. mit dem Ziel der Förderung qualitativer Entwicklung bei der Umsetzung des Zielszenarios.

Zuständigkeiten

Federführung:

Regionalkonferenz Bern-Mittelland

Beteiligte Stellen:

Gemeinden
Kanton Bern (JGK/AGR, BVE)

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

- 2011 Start Informationskampagne
- 2012 Erarbeitung Projektskizze/Arbeitsprogramm/Budget Plattform und Prüfung weiterer Instrumente
- ab 2014 Prüfung innerregionaler Ausgleichsmechanismus im Rahmen RGSK 2. Generation

Koordinationsstand:

- Vororientierung
- Zwischenergebnis (Nr. 1: Plattform, Nr. 3)
- Festsetzung (Nr. 2: Informationskampagne)

Aufnahme in den kantonalen Richtplan:

- ja nein

Zeithorizont:

- Daueraufgabe

Kosten:

- Fr. 150'000.- Informationskampagne
- Fr. 50'000.- Erarbeitung / Prüfung weiterer Mittel und Instrumente

Kostenteiler:

Anteil Bund	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.
Anteil	%	Fr.

Beurteilung
<p>Wirkung:</p> <p>Mit dem Zielszenario soll der zukünftige Bevölkerungszuwachs primär im inneren, gut erschlossenen Teil der Regional-konferenz (Kernagglomeration) und in den Zentren (Regionalzentren, Versorgungszentren) stattfinden. Die zusätzli-chen Arbeitsplätze sollen sich zur Hauptsache in den Entwicklungsschwerpunkten (Kantonale ESP, regionale Arbeits-platzschwerpunkte, VIV-Standorte) ansiedeln. Somit kann eine konzentrierte und nachhaltige Siedlungsentwicklung erreicht werden. Kompakte Siedlungsstrukturen lassen sich einfacher und kostengünstiger erschliessen (Ver- und Ent-sorgung, öffentlicher Verkehr, Strasse). (Sprung-) Kosten für die öffentliche Hand können so eher vermieden werden.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>- Massnahmenblätter S1 / S3 / S4 / S5 / C1</p>
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A</p> <p><input type="checkbox"/> B</p> <p><input type="checkbox"/> C</p>
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <p>-</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>-</p>

Massnahmenpaket: Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte S 3

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:

Massnahmenbeschreibung																			
<p>Zielsetzung:</p> <p>Als Beitrag zur Umsetzung des Zielszenarios und somit im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung ist die Vorbereitung und Realisierung von Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkten an raumplanerisch besonders geeigneten Lagen zu fördern.</p>																			
<p>Massnahmen:</p> <p>1. Als regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte gelten die in der RGSK-Übersichtskarte bezeichneten und in der untenstehenden Tabelle aufgelisteten Standorte. Diese Standorte liegen in der Regel in den Zentrumsge- meinden gemäss S1 und erfüllen folgende Mindestanforderungen:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Mindestgrösse</th> <th>minimale ÖV- Erschliessungsgüteklasse</th> <th>Anforderung an MIV-Erschliessung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Wohnschwerpunkte</td> <td>1 Hektare</td> <td>C</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Arbeitsschwerpunkte DL</td> <td>1 Hektare</td> <td>C</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Arbeitsschwerpunkte IG</td> <td>1 Hektare</td> <td>F</td> <td>direkte Anbindung ans regionale Basisnetz</td> </tr> </tbody> </table> <p>2. Die Gemeinden fördern die Realisierung der regionalen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte unter Berücksichtigung einer angemessenen baulichen Dichte sowie qualitätssichernden Verfahren. Die Gemeinden werden dazu angehalten, an diesen Standorten wenn möglich die maximale rechtsgültige Bebauungsdichte zu realisieren und allenfalls sogar einen Dichte-Bonus mittels eines Wettbewerbsverfahrens geltend zu machen. Des Weiteren sind die Gemeinden im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision bzw. Zonenplanänderung dafür verantwortlich, den ausgewählten Standorten – sofern diese noch nicht überbaut wurden – eine minimale Bebauungsdichte zu zuordnen. Die Umzonung der Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte zu einer „Zone mit Planungspflicht“ (falls nicht bereits als ZPP eingezont) würde zudem ein qualitätssicherndes Verfahren bei der Realisierung in Form einer „Überbauungsordnung“ (UeO) oder eines Wettbewerbs garantieren. Falls an einem Standort unerwünschte Ent- wicklungen auftreten, müssten die Gemeinden diese mittels der Einführung einer Planungszone unterbinden und die planungsrechtlichen Grundlagen den regionalen Zielsetzungen anpassen.</p> <p>3. Die Gemeinden fördern die Verfügbarkeit der regionalen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte u.a. durch Animati- on von Grundeigentümern (z.B. Gesprächsaufnahme, planerische Vorleistungen), Abbau von Hemmnissen (z.B. Anpassungen planungsrechtlicher Bestimmungen), Schaffung von Anreizen (z.B. Investitionen in Siedlungsaus- stattung), Information und nach Möglichkeit durch baulandpolitische Massnahmen (z.B. Erwerb von Grundstü- cken). Für die als Umstrukturierungsgebiete bezeichneten Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte sind zudem die notwendigen Planänderungsverfahren zu veranlassen.</p> <p>4. Die Regionalkonferenz unterstützt die Umsetzung der regionalen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte im Rah- men des Massnahmensets zur Umsetzung des Zielszenarios (vgl. S2) sowie durch die regionale Wirtschaftsförde- rung.</p>					Mindestgrösse	minimale ÖV- Erschliessungsgüteklasse	Anforderung an MIV-Erschliessung	Wohnschwerpunkte	1 Hektare	C	-	Arbeitsschwerpunkte DL	1 Hektare	C	-	Arbeitsschwerpunkte IG	1 Hektare	F	direkte Anbindung ans regionale Basisnetz
	Mindestgrösse	minimale ÖV- Erschliessungsgüteklasse	Anforderung an MIV-Erschliessung																
Wohnschwerpunkte	1 Hektare	C	-																
Arbeitsschwerpunkte DL	1 Hektare	C	-																
Arbeitsschwerpunkte IG	1 Hektare	F	direkte Anbindung ans regionale Basisnetz																

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Standortgemeinden (Nr. 1, 2, 3)</p> <p>Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 4)</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Regionalkonferenz Bern-Mittelland</p> <p>Regionale Wirtschaftsförderung</p> <p>Kanton Bern (JGK/AGR)</p> <p>Grundeigentümer</p>

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: gemäss Massnahmenbeschrieb	
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung (Umstrukturierungsgebiete) <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (Alle ausser Umstrukturierungsgebiete) Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: – Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	

Beurteilung
Wirkung: Durch die konzentrierte Ansiedlung von Einwohnern und Arbeitsplätzen an raumplanerisch besonders geeigneten Standorten wird das Verkehrsaufkommen vermindert und (in Kombination mit verkehrlichen Massnahmen) verträglicher gestaltet. Kompakte Siedlungsstrukturen lassen sich einfacher und kostengünstiger erschliessen (Ver- und Entsorgung, öffentlicher Verkehr, Strasse). (Sprung-) Kosten für die öffentliche Hand können so eher vermieden werden.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Massnahmenblätter S2 / V – ÖV 2.1.3 / V – ÖV 2.4 - Die Umsetzung des Projekts Tram Region Bern würde zu einer Aufwertung der beiden Wohnschwerpunkte „Grube“ und „Oberfeld“ in Ostermundigen führen.
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Ergänzende Grundlagen zum RGSK Bern-Mittelland im Gebiet der Region Aaretal, November 2009 - Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte von regionaler Bedeutung (AP3), Umsetzung Richtplan S+B VRB, Mai 2009 - Grundlagen für den Teilraum Gantrisch, August 2009/Januar 2010 - Vorarbeiten Region Kiestental, Oktober 2009/Februar 2010
Bemerkungen / Hinweise: Der archäologische Dienst des Kantons räumte im Rahmen des Vorprüfungsverfahrens beim Standort Oberer Breitenacher (Gemeinde Kehrsatz) Vorbehalte ein. Die Realisierung des Standortes muss mit dem archäologischen Dienst des Kantons koordiniert werden.

Wohnschwerpunkte

Gemeinde	Zentrums- stufe	Standort	Umstrukturie- rungsgebiet	Fläche Total (ha)	Fläche Wohnen (ha)	Fläche Arbeiten (ha)
Belp	4	Galactina Areal		1.6	1.1	0.5
		Scheuermatt		1.7	1.7	0
Bern	1	Brünnen		12	10	2
		Burgernziel		1.1	0.8	0.3
		Kaserne	x	7.0	4.0	3.0
		Melchenbühlweg		1.9	1.9	0
		Saali		7.5	6.7	0.8
		Schönberg Ost		9.0	7.0	2.0
		Springgarten	x	4.0	3.8	0.2
		Weltpoststrasse		1.5	0.8	0.7
Bolligen	1	Eisengasse		1.3	1.3	0
		Lutertal		1.0	1.0	0
		Pfrundland		1.3	1.3	0
Grosshöchstetten	-	Weier		1.0	1.0	0
Ittigen	1	Kirschenacker		1.0	1.0	0
		Worblaufenstrasse		1.0	1.0	0
Kehrsatz	-	Bahnhofmatte		2.8	1.4	1.4
		Bleikematt		1.2	1.2	0
		Oberer Breitenacher		1.3	0.8	0.5
Kirchlindach	-	Aarematte		1.3	1.3	0
Köniz	1	Bächtelen		2.4	2.4	0
		Hertenbrünnen		1.4	1.4	0
		Morillon		5.2	5.2	0
		Ried		13.5	13.5	0
Konolfingen	4	Grünegg		1.2	1.2	0
		Hübeli		1.5	1.5	0
		Kiesenmatte		1.8	1.8	0
Laupen	5	Altes Bahnareal	x	1.2	0.7	0.5
		Stadtmatte		2.1	2.1	0
		Stegmätteli		1.4	1.0	0.4
Moosseedorf	4	Stägmatt		2.6	2.0	0.6
Münsingen	4	Dorfmatte		4.2	4.2	0
		Erlenau		1.4	1.3	0.1
		Lorymatte		2.5	2.0	0.5
		Sandacher		1.0	1.0	0
		Underrüti		1.3	1.3	0
		Hinterdorf		1.4	1.0	0.4
Muri	1	Oberhausweg		1.5	1.5	0
		Riedacker		1.6	1.6	0
Neuenegg	4	Gummenstrasse		1.6	1.4	0.2
		Wassermatte		2.3	2.0	0.3
Ostermundigen	1	Grube		5.8	4.5	1.3
		Oberfeld		10.7	10.7	0
Schwarzenburg	3	Stengeli		1.5	1.5	0
Urtenen-Schönbühl	4	Kirchgässli		1.2	1.2	0

Wohnschwerpunkte

Gemeinde	Zentrums- stufe	Standort	Umstrukturie- rungsgebiet	Fläche Total (ha)	Fläche Wohnen (ha)	Fläche Arbeiten (ha)
Vechigen	-	Kern Boll Süd	x	1.3	1.1	0.2
		Reinacker		1.7	1.7	0
		Schlossstrasse		1.4	1.4	0
		Stämpbachstrasse		1.6	1.6	0
Zollikofen	1	Häberlimatte		1.2	1.2	0
		Schäferei		1.6	1.6	0

Arbeitsschwerpunkte

Gemeinde	Zentrums- stufe	Standort	kant. ESP	Umstr.- gebiet	Fläche Total (ha)	Fläche Wohnen (ha)	Fläche Arbeiten (ha)
Belp	4	Stockmatt			2.7	0	2.7
Bern	1	Ausserholligen III	x		1.5	0	1.5
		Ausserholligen VI	x		1.0	0	1.0
		Gangloff	x		1.8	0.5	1.3
		Insel		x	17.7	0	17.7
		Mercedes Areal	x		1.8	0	1.8
		Schermenareal W	x		6.2	0	6.2
		VonRoll Areal			1.5	0	1.5
		Wankdorf Nord	x		11	0	11
		Wankdorf Süd	x		3.5	0	3.5
		Weyermannshaus O	x		7.5	1.5	6
Weyermannshaus W	x		7.0	0	7		
Ittigen	1	Ey	x		1.4	0	1.4
Köniz	1	Juch (I)	x		5.8	0	5.8
		Juch (II)	x		2.1	0	2.1
		Metas			5.4	0	5.4
		Morillon (I)	x		2.5	0	2.5
		Thörishaus Grafenried			2.0	0	2.0
Konolfingen	4	Tonisbach			1.3	0	1.3
Münchenbuchsee	4	Bielstrasse-Säge			2.0	0	2.0
		Bielstrasse-Süd			1.1	0	1.1
		Buechlimatt			3	0	3
		Seedorfweg-Nord			1.2	0	1.2
Münsingen	4	Thunstrasse			4.5	0	4.5
		Südstrasse			1.5	0	1.5
Ostermundigen	1	Bahnhof	x		3.9	0.8	3.1
Stettlen / Ostermundigen	- / 1	Bernapark			11.2	2.8	8.4
Urtenen-Schönbühl	4	Gewerbepark			2.5	0	2.5
Schwarzenburg	3	Bahnhof / Ringenmatt			3.3	0	3.3
Walkringen	-	Unterdorf			1.0	0	1.0
Worb	4	Mülacher	x		6.1	0.8	5.3
		Worbboden	x		1.5	0	1.5
Zollikofen	1	Bern- / Stämpflistrasse	x		1.1	0	1.1
		Meielen Nord	x		4.3	0	4.3

Massnahmenpaket: Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung S 4

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <p>Als Beitrag zur Umsetzung des Zielszenarios und somit im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung sind Einzonungen von Vorranggebieten für die regionale Siedlungserweiterung Wohnen resp. Arbeiten und anschliessende Realisierung als Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte zu fördern.</p>
<p>Massnahmen und Vorgehen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Als Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen gelten die in der RGSK-Karte bezeichneten und in der untenstehenden Tabelle aufgelisteten Standorte. Diese weisen ähnlich gute Eigenschaften bezüglich Erschliessung und Grösse wie die regionalen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte auf und berücksichtigen die übergeordneten Landschaftsräume gemäss Entwicklungsleitbild. 2. Die Gemeinden fördern die Einzonung der Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen, indem sie auf der politischen, planerischen (z.B. Infrastrukturverträge) und bodenpolitischen Ebene Einfluss nehmen. 3. Bei der Entwicklung von regionalen Siedlungserweiterungen mit grossen räumlichen Auswirkungen bzw. in Räumen mit mehreren Vorranggebieten ist eine überkommunale Planung anzustreben (z.B. in Form eines überkommunalen räumlichen Entwicklungskonzepts). 4. Die Regionalkonferenz unterstützt die Umsetzung der Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen im Rahmen des Massnahmensets zur Umsetzung des Zielszenarios (vgl. S2), bei der Initiierung und Erarbeitung überkommunaler räumlicher Entwicklungskonzepte sowie durch die regionale Wirtschaftsförderung. 5. Als Grundlage für das RGSK der 2. Generation ist für jedes Vorranggebiet ein Koordinationsblatt mit nachgewiesener Interessensabwägung zu erstellen. Die Koordinationsblätter bilden die Grundlage für die Weiterentwicklung der Standorte hin zum Koordinationsstand „Festsetzung“ und erläutern das konkrete Vorgehen dafür.

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Standortgemeinden (Nr. 1/2/3)</p> <p>Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 4/5)</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Regionalkonferenz Bern-Mittelland</p> <p>Kanton Bern (JGK/AGR)</p> <p>Grundeigentümer</p> <p>Regionale Wirtschaftsförderung</p>

Realisierung													
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <p>Gemäss Massnahmenbeschrieb</p>													
<p>Koordinationsstand (vgl. Bericht S. 163, Anhang III):</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten:</p> <p>Planungskosten (im Rahmen der Erarbeitung des RGSK der zweiten Generation)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">%</td> <td style="width: 30%;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td>Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.											
Anteil Kanton	%	Fr.											
Anteil Gemeinde	%	Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>													

Beurteilung
<p>Wirkung:</p> <p>Durch die konzentrierte Ansiedlung von Einwohnern und Arbeitsplätzen an raumplanerisch besonders geeigneten Standorten wird das Verkehrsaufkommen vermindert und (in Kombination mit verkehrlichen Massnahmen) verträglicher gestaltet. Kompakte Siedlungsstrukturen lassen sich einfacher und kostengünstiger erschliessen (Ver- und Entsorgung, öffentlicher Verkehr, Strasse). (Sprung-) Kosten für die öffentliche Hand können so eher vermieden werden.</p> <p>Mit der Ausrichtung der zukünftigen Siedlungsentwicklung auf die übergeordneten Grünstrukturen werden wertvolle siedlungsnahe Erholungsflächen erhalten und können zukünftig weiterentwickelt werden.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Massnahmenblätter S2 / S3 / V – MIV 3.2 / V – MIV 3.4 / V – MIV 3.5 / V – MIV 4.1 / V – MIV 10.3 / V – ÖV 2.1.1c / V – ÖV 2.1.4a / V – ÖV 2.1.4b / V – ÖV 2.2.2 / V – ÖV 3.1 / V – NM 1
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A</p> <p><input type="checkbox"/> B</p> <p><input type="checkbox"/> C</p>

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlegendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ergänzende Grundlagen zum RGSK Bern-Mittelland im Gebiet der Region Aaretal, November 2009 - Raumstruktur Region Bern (AP5), Umsetzung Richtplan S+B VRB, November 2009 - Grundlagen für den Teilraum Gantrisch, August 2009/Januar 2010 - Vorarbeiten Region Kiental, Oktober 2009/Februar 2010
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Werden Vorranggebiete nutzungsplanerisch ausgeschieden (Einzonung), können diese als regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte gemäss Massnahme S3 bezeichnet werden. - In der untenstehenden Übersichtstabelle zu den Vorranggebieten Siedlungserweiterung ist jeweils der Koordinationsbedarf (z.B. Abstimmung mit siedlungsprägendem Grünraum) einzelner Standorte ausgewiesen. Die Realisierung gewisser Standorte ist nur unter der Bedingung der Umsetzung von Verkehrsmassnahmen oder dem Nachweis, dass die vorhandene Verkehrsinfrastruktur das zusätzliche Verkehrsaufkommen bewältigen kann, möglich. Bei diesen Standorten wird explizit auf notwendige Verkehrsmassnahmen (z.B. V-MIV 4.1) hingewiesen. Grundsätzlich ist jedoch festzuhalten, dass die Realisierung der bezeichneten Standorte zusätzliches Verkehrsaufkommen erzeugt und die Auswirkungen davon auch in Kenntnis der geschätzten künftigen Verkehrsbelastung nicht vollständig vorhergesehen werden können. Die Kapazitätsgrenze des Strassennetzes ist nicht allein von der Verkehrsbelastung, sondern auch von Faktoren wie dem räumlichen Umfeld, den Verkehrsbeziehungen, den Querungsbedürfnissen des Fussverkehrs und dem Betriebskonzept (mit oder ohne Verkehrsmanagement) abhängig. Die Auswirkungen der Siedlungsentwicklung auf das Verkehrsaufkommen und dessen Folgen auf die Verkehrsinfrastruktur sowie die Betriebsqualität müssen darum stets genau geklärt werden.

Vorranggebiete Siedlungserweiterung

Gemeinde	Standort	Schwerpunktnutzung	KS	Koordinationsbedarf
Belp	Müli	Wohnen	ZE	
	Stöcklimatt / Chilchacher	Wohnen	VO	kommunaler RP 2008, Lärmbelastung
	Viehweid	Arbeiten	ZE	
Bern	Bern-West	Wohnen	VO	Erschl. Oberbottigen
	Viererfeld	Wohnen	FS	
	Waldstadt	Wohnen	VO	Kanton, Amt für Wald
Bern, Muri, Ostermundigen	Saali-Melchenbühl	Wohnen	VO	Erschl. (V-MIV 10.3), siedlungsp. Grünraum
Biglen	Arnistrasse	Wohnen	VO	Erschliessung ÖV
	Bahnhof	Wohnen	ZE	
	Feltschen	Wohnen	ZE	
	Fröschbühl	Wohnen	ZE	
	Leutschere	Wohnen	VO	Erschliessung ÖV
	Rotacker	Wohnen	ZE	
	südlich Kirche	Wohnen	ZE	
Bolligen	Hüenerbühl	Wohnen	VO	Erschl. (V-MIV 4.1)
	Rothus	Arbeiten	VO	Erschl. (V-MIV 4.1)
	Wegmühle	Wohnen / Arbeiten	VO	Erschl. (V-MIV 4.1)
Bowil	Moos	Arbeiten	ZE	
	Oberhofen	Wohnen	ZE	
Grosshöchstetten	Fankhusermatte	Wohnen	VO	Landschaftsschutz
	Felderkraisel	Wohnen	ZE	
	Kirchhalde	Wohnen	VO	Erschliessung ÖV
	Stägmatt	Wohnen	ZE	
	Trogmatt	Wohnen	ZE	
	Weier	Wohnen	ZE	
Ittigen	Chappelisacker a	Wohnen	ZE	
	Chappelisacker b	Wohnen	ZE	
Jegenstorf	Chrützeich	Wohnen	ZE	
	Kirche - Schloss	Wohnen	VO	Kanton, archäol. Dienst
	Neuholzweg	Wohnen	ZE	
Kaufdorf	Husmatte	Wohnen / Arbeiten	VO	Landschaftsrichtplan
Kehrsatz	Bleikenmatt	Wohnen	VO	Erschliessung ÖV
Köniz	Bannholz	Wohnen	VO	siedlungsp. Grünraum
	Blinzernplateau	Wohnen	VO	Erschliessung ÖV
	Juch	Arbeiten	ZE	
	Landorf	Wohnen	VO	Erschliessung ÖV
	Schliern Sollrüti	Wohnen	VO	Vorbehalt Gemeinde
	Schliern Schuffle	Wohnen	VO	Vorbehalt Gemeinde
	Wabern Balsigergut	Wohnen / Arbeiten	VO	Erschliessung ÖV, Kanton, archäol. Dienst
Wabern Weyergut	Wohnen	VO	Erschliessung ÖV	
Laupen	Bösingerfeld	Wohnen	ZE	
	Hirsried	Wohnen / Arbeiten	VO	Erschliessung ÖV

Gemeinde	Standort	Schwerpunktnutzung	KS	Koordinationsbedarf
Mooseedorf	Äbnit / Bifang	Wohnen	VO	Erschl. (V-NM 1), siedlungsp. Grünraum
	Äsch	Wohnen	VO	Erschl. (V-NM 1)
	Burgermoos	Arbeiten	VO	Erschl. (V-NM 1)
	Gewerbestrasse	Arbeiten	VO	Erschl. (V-NM 1)
	Moos	Arbeiten	VO	Erschl. (V-NM 1)
	Moosbühl	Wohnen	VO	Erschl. (V-NM 1), Kanton, archäol. Dienst
	Sederfeld / Lochacher	Arbeiten	VO	Erschl. (V-NM 1), Wildtierkorridor
Mühlethurnen	Bühl	Wohnen	VO	Naturgef., Landschaft
	Bahnhof	Wohnen	VO	Naturgef., Landschaft
	Daepfenmatt	Wohnen	VO	Naturgef., Landschaft
Münchenbuchsee	Bodenacher	Wohnen	VO	Erschl. (V-NM 1)
	Hofwil	Wohnen	VO	Erschl. (V-NM 1), Vorbehalt Gemeinde
	Laubberg	Wohnen	VO	Erschl. (V-NM 1)
	Lindenweg	Wohnen	VO	Erschl. (V-NM 1)
	Sandgrube	Wohnen	VO	Erschl. (V-NM 1)
	Schönbrunnen	Arbeiten	VO	Erschl. (V-NM 1)
	Unterfeld	Wohnen / Arbeiten	VO	Erschl. (V-NM 1)
	Münsingen	Chrützwegacker	Wohnen	VO
Eichlirüti		Wohnen	VO	Erschl. (V-MIV 3.4)
Ochsematt		Wohnen	VO	Erschl. (V-MIV 3.4)
Türle		Arbeiten	VO	Erschl. (V-MIV 3.4)
USM Süd		Arbeiten	VO	Erschl. (V-MIV 3.4)
Waletal		Wohnen	VO	Erschl. (V-MIV 3.4), ÖV
Muri	Gümligen Hofacker	Wohnen / Arbeiten	VO	Erschliessung generell
	Gümligenfeld	Arbeiten	VO	Erschliessung generell
	Schürmatt	Wohnen	ZE	
Neuenegg	Flüe	Wohnen	VO	Konflikte Landschaft
	Louelemoos	Wohnen	ZE	
	Thörishaus Talstrasse	Wohnen / Arbeiten	ZE	
	Wassermatt / Aumatt	Wohnen	VO	Wildtierkorridor, siedlungsp. Grünraum
Ostermundigen	Ostermundigen Nord	Wohnen / Arbeiten	VO	Erschl. (V-MIV 4.1), ÖV, Vorbehalt Gem.
Riggisberg	Bühlen Süd	Wohnen	VO	Erschliessung ÖV
	Edelstein	Wohnen	VO	Erschliessung ÖV
	Kirchacker Ost	Wohnen	VO	Erschliessung ÖV
	Rüti b. Riggisberg	Arbeiten	VO	Erschliessung ÖV
Rubigen	Feldernstrasse	Wohnen	ZE	
	Hölzliacher	Wohnen	ZE	
	Hüsi	Wohnen	ZE	
	Zunacher	Wohnen	ZE	
Schwarzenburg	Voreberg West	Wohnen / Arbeiten	VO	Erschliessung ÖV, Konflikt LSG u. Hecken
	Wälleried	Wohnen / Arbeiten	ZE	
Stettlen	Bernstrasse (I/II)	Wohnen	VO	Erschl. (V-MIV 4.1), ÖV
	Bernstrasse (III/IV)	Wohnen	VO	Erschl. (V-MIV 4.1), ÖV
	Bernstrasse (V)	Wohnen	VO	Erschl. (V-MIV 4.1), ÖV

Gemeinde	Standort	Schwerpunktnutzung	KS	Koordinationsbedarf
Urtenen-Schönbühl	Bergacher	Arbeiten	VO	Erschl. (V-NM 1)
	Dorniacher	Arbeiten	VO	Erschl. (V-NM 1)
	Feldegg	Wohnen	VO	Erschl. (V-NM 1)
	Kirchgässli	Wohnen	VO	Erschl. (V-NM 1)
	Reckholder	Wohnen	VO	Erschl. (V-NM 1)
	Sandstrasse	Arbeiten	VO	Erschl. (V-NM 1)
Vechigen	Boll Desseberg	Wohnen	ZE	
	Boll Obermoos	Wohnen	VO	Erschl. (V-MIV 4.1), ÖV
	Schlossgut	Wohnen	VO	Erschl. (V-MIV 4.1), ÖV
Wohlen	Hinterkappelen Dorf	Wohnen	ZE	
	Kappelenfeld	Wohnen	ZE	
	Uettligen Säriswilstrasse	Wohnen	VO	Ortsbild, ÖV-Erschl.
	Uettligen südlich Schulanlage	Wohnen	VO	Ortsbild, ÖV-Erschl.
	Kappelenring	Wohnen	ZE	
	Oberwohlenstrasse	Wohnen	ZE	
	Schulgasse	Wohnen	ZE	
Worb	Bächumatt	Wohnen	ZE	
	Rüfenacht Hinderhus	Wohnen	ZE	
	Rüfenacht Sperlisacher	Wohnen	VO	Vorbehalt Gemeinde
	Rüfenacht West	Wohnen	ZE	
Zäziwil	Ausländte	Wohnen	ZE	
	Eyweid	Arbeiten	VO	Umfang Einzonung, Ortsbildschutz
	Leimen	Wohnen	ZE	
Zollikofen	Oberzollikofen	Arbeiten	VO	Erschl. (V-MIV 3.5)
	Steinibachmatte	Wohnen	VO	Kanton, archäol. Dienst

Massnahmenpaket:	Siedlungsentwicklung nach innen	S 5
-------------------------	--	------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <p>Im Sinne der übergeordneten Zielsetzungen, für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung den Bodenverbrauch zu stabilisieren, ist die Siedlungsentwicklung verstärkt nach innen zu lenken. Leitthemen zur Zielerreichung sind Siedlungsverdichtung und -umstrukturierung, der Erhalt und die Steigerung der Qualität der bestehenden Siedlungen, Siedlungsbegrenzung (vgl. S 7) und Siedlungsentwicklung an geeigneten Orten (vgl. S 2/S 3/S 4). Im Sinne der Siedlungsverdichtung sind bereits überbaute Siedlungsgebiete besser zu nutzen. Als Beitrag zur Umsetzung des Zielszenarios sind Umstrukturierungs- und Verdichtungspotenziale im Siedlungsgebiet zu identifizieren und unter Beachtung städtebaulicher und ökologischer Qualitäten zu realisieren.</p>
<p>Massnahmen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Das Gesamtpotenzial der Nutzungsreserven (Verdichtung, Umstrukturierung) im Bestand ist abzuschätzen und die für die Umsetzung als planerisch sinnvoll und realistisch erscheinenden Nutzungsreserven zu identifizieren. 2. Für die Mobilisierung der identifizierten Nutzungsreserven sind Handlungsstrategien und methodische Grundlagen (z.B. Leitfaden für die Gemeinden) zu erarbeiten. 3. Die Gemeinden fördern die Mobilisierung der Nutzungsreserven durch z.B. Animation von Grundeigentümern (z.B. Gesprächsaufnahme, planerische Vorleistungen), Abbau von Hemmnissen (z.B. Anpassungen planungsrechtlicher Bestimmungen), Schaffung von Anreizen (z.B. Investitionen in Siedlungsausstattung), Information und nach Möglichkeit durch baulandpolitische Massnahmen (z.B. Erwerb von Grundstücken). 4. Unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklung, der ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Zielsetzungen ist die Qualität des Bestandes zu erhalten bzw. zu verbessern.

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 1/2)</p> <p>Standortgemeinden (Nr. 3/4)</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Kanton (JGK/AGR)</p>

Realisierung													
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <p>2012: Erarbeitung Projektskizze/Arbeitsprogramm/Budget für Studie zur Abschätzung und Identifizierung von Verdichtungspotenzialen sowie zur Auslösung von Mobilisierungsimpulsen</p> <p>2013: Erarbeitung Studie</p>													
<p>Koordinationsstand:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten:</p> <p>Fr. 100'000.-</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">%</td> <td style="width: 30%;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td>Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.											
Anteil Kanton	%	Fr.											
Anteil Gemeinde	%	Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>													

Beurteilung
<p>Wirkung:</p> <p>Die Mobilisierung innerer Reserven fördert die haushälterische Bodennutzung und die Verbesserung des Modal Split zu Gunsten des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs. Zudem kann mit Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach Innen ein Beitrag zur Verbesserung der Qualität beim Bestand geleistet werden.</p> <p>Der auf die demografische Entwicklung und auf die Bedürfnisse abgestimmte Umgang mit dem Bestand schafft attraktive Lebensräume für die Bevölkerung bzw. attraktive Rahmenbedingungen für die Wirtschaft.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none">- Massnahmenblätter S2 / S 3 / S4- Innenverdichtung kann an Grenzen (Lebensraumqualität nicht mehr gegeben, Wirtschaftlichkeit) stossen und muss deshalb immer unter Wahrung eines Gleichgewichts zwischen Nutzung, Ökologie und Freizeit/Erholung erfolgen.
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A</p> <p><input type="checkbox"/> B</p> <p><input type="checkbox"/> C</p>
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">- Siedlungsflächenpotenziale für eine Siedlungsentwicklung nach innen, Raum Schwyz+, ETH Zürich, 2010- Konzept zur Siedlungsentwicklung nach innen, Arbeitshilfe, ARE, 2009- Nutzungsreserven im Bestand, Konzeptstudie, ARE, 2008- Bauliche Verdichtung in Bern, Stadtplanungsamt Bern, 2007- Innere Nutzungsreserven, Vollzugshilfe, ARE, 1996
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>–</p>

Massnahmenpaket: **Verkehrsentensive Vorhaben** **S 6**

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <p>Die Standorte für verkehrsentensive Vorhaben VIV (Einrichtungen mit mehr als 2000 Fahrten pro Tag) sind bezeichnet und das regionale Fahrleistungskontingent ist auf die Standorte aufgeteilt.</p>
<p>Massnahmen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Für die in der RGSK-Karte bezeichneten Standorte wird das regionale Fahrleistungskontingent behördenverbindlich wie folgt aufgeteilt (regionsinterne Vereinbarung): <ul style="list-style-type: none"> - Bern ESP Wankdorf: 18'630 PW-km pro Tag - Bern Von Roll 10'000 PW-km pro Tag (vgl. Punkt 6) - Bern ESP Brünnen: 57'000 PW-km pro Tag - Bern ESP Ausserholligen: kein Fahrleistungskontingent - Bern Obermatt/Wangenmatt kein Fahrleistungskontingent - Köniz ESP Juch/Hallmatt: 21'000 PW-km pro Tag - Urtenen-Schönbühl Jumbo: 13'200 PW-km pro Tag - Moosseedorf ESP Moosbühl: 29'750 PW-km pro Tag - Muri ESP Gümligenfeld: 24'500 PW-km pro Tag - Allmendingen Gartencenter: kein Fahrleistungskontingent <p>Für Standorte mit einer durchschnittlichen Fahrtenlänge von weniger als 4 km werden 12'000 PW-km pro Tag reserviert.</p> <p>Die betroffenen Gemeinden verpflichten sich, keine verkehrsentensiven Vorhaben von regionaler Bedeutung zu planen und zu bewilligen, die ein grösseres (zusätzliches) PW-Verkehrsaufkommen verursachen.</p> 2. Für die Beurteilung aller verkehrsentensiver Vorhaben von regionaler Bedeutung und Erweiterungen von Vorhaben gelten die folgenden Standortkriterien, <ul style="list-style-type: none"> bei einer durchschnittlichen Fahrtenlänge von mehr als 4 km: <ul style="list-style-type: none"> - Sichtbarkeit von der Autobahn aus - Nähe Autobahnausfahrt - Potential für mindestens 5'000 m² Verkaufsfläche - Bevölkerungsnähe - Synergieeffekte - Schutz der Wohnquartiere - Qualität der ÖV- und Veloerschliessung bei einer durchschnittlichen Fahrtenlänge von weniger als 4 km: <ul style="list-style-type: none"> - Lage im Siedlungszentrum - Qualität der Erschliessung durch den ÖV - Qualität der Erschliessung durch den Langsamverkehr (Fussgänger und Velo) 3. Mit einem Monitoring ist sicherzustellen, dass das regionale Fahrleistungskontingent von 165'000 PWkm/Tag bis ins Jahr 2015 auch tatsächlich nicht grundeigentümerverbindlich überbucht wird. 4. Für die Umsetzung auf der Ebene der Nutzungsplanung sind die Gemeinden verantwortlich. 5. Die Zuteilung und Verschiebung von Fahrleistungskontingenten an Standorten für verkehrsentensive Vorhaben erfolgt durch den Ausschuss der Kommissionen Raumplanung und Verkehr. 6. Im Hinblick auf das RGSK der 2. Generation (2016) wird die Verteilung der Fahrleistungskontingente überprüft und bei Bedarf angepasst. Insbesondere soll in der Stadt Bern die Verschiebung des Fahrleistungskontingents Von Roll zum Standort Ausserholligen angestrebt und durch die Stadt mit den notwendigen Abklärungen vorbereitet werden.

Zuständigkeiten	
Federführung: Regionalkonferenz Bern-Mittelland	Beteiligte Stellen: Standortgemeinden Kanton (VOL/beco, JGK/AGR)

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Mit der Genehmigung des RGSK Bern-Mittelland kann der Regionale Richtplan Teil 1 (Verkehrsentensive Vorhaben (VIV) / Regionsstruktur und Mobilität) abgelöst werden. Er hat anschliessend erläuternden Charakter. - Das Monitoring ist laufend vorzunehmen.	
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: – Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	

Beurteilung
Wirkung: Durch die optimale Standortwahl von verkehrsentensiven Vorhaben kann das MIV-Aufkommen vermindert und somit die Lärm- und Umweltbelastung vermindert werden.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Massnahmenblatt C1
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Regionaler Richtplan, Teil 1 (VIV, Regionsstruktur und Mobilität), VRB 2002 - Studie E+F, VRB 1999
Bemerkungen / Hinweise: Die Summe der zugeteilten Fahrtenkontingente ist grösser als 165'000 PW-km pro Tag. Es ist davon auszugehen bzw. durch das Monitoring sicherzustellen, dass nicht alle bezeichneten Standorte ihre Kontingente voll ausschöpfen.

Massnahmenpaket:	Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung	S 7
------------------	--	------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:

Massnahmenbeschrieb
<p>Zielsetzung:</p> <p>Mit der Bezeichnung von Siedlungsgrenzen wird eine klare Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet angestrebt. Dabei wird den übergeordneten und siedlungsprägenden Landschaftsräumen Rechnung getragen, die Akzentuierung der Siedlungsränder gefördert und die Zersiedelung eingegrenzt.</p>
<p>Massnahmen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Gemeinden berücksichtigen im Rahmen der Ortsplanungen die in der RGSK-Karte bezeichneten überörtlichen Siedlungsbegrenzungen. 2. Die fehlenden Siedlungsgrenzen sind für die Teilräume Frienisberg und Fraubrunnenamt, zu erarbeiten. 3. Die überholten Siedlungsgrenzen sind für die Teilregionen Laupenamt und Kiesental zu aktualisieren. 4. Die bezeichneten Siedlungsbegrenzungen sind im Rahmen des RGSK BM der 2. Generation konzeptionell zu überprüfen und regionsweit zu harmonisieren. Dabei sind die übergeordneten Bestimmungen aus dem Bereich Natur und Landschaft zu berücksichtigen.

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 2/3/4)</p> <p>Gemeinden (Nr. 1)</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Kanton (JGK/AGR)</p> <p>Gemeinden</p>

Realisierung																	
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <p>2013: Erarbeitung Projektskizze/Arbeitsprogramm/Budget für Studie zur Erhebung der fehlenden bzw. überholten Siedlungsgrenzen und zur regionsweiten Überprüfung und Harmonisierung der bestehenden Siedlungsgrenzen</p> <p>2014: Erarbeitung Studie</p>																	
<p>Koordinationsstand:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Ausgangslage (Teilregionen Aaretal, Kiesental, Laupenamt) <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung (Teilregion Gantrisch) <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis (Teilregion Bern) <input type="checkbox"/> Festsetzung <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten:</p> <p>Fr. 40'000.-</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">%</td> <td style="width: 30%;"></td> <td style="width: 10%; text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td></td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td></td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td></td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%		Fr.	Anteil Kanton	%		Fr.	Anteil Gemeinde	%		Fr.	Anteil	%		Fr.
Anteil Bund	%		Fr.														
Anteil Kanton	%		Fr.														
Anteil Gemeinde	%		Fr.														
Anteil	%		Fr.														
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>																	

Beurteilung
<p>Wirkung:</p> <p>Eine Hauptzielsetzung der Raumplanung ist die haushälterische Bodennutzung und damit verbunden die Einschränkung der Zersiedlung. Mit der Festlegung von Siedlungsgrenzen werden Beiträge für beide Teilziele geleistet. Die klare Trennung von Baugebiet und Nichtbaugebiet und die Wahrung intakter Landschaftsräume führen zu besseren Voraussetzungen für die Landwirtschaft, für die ökologische Vernetzung und die Naherholung.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Massnahmenblatt L2
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A</p> <p><input type="checkbox"/> B</p> <p><input type="checkbox"/> C</p>

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ergänzende Grundlagen zum RGSK Bern-Mittelland im Gebiet der Region Aaretal, November 2009 - Regionaler Richtplan Region Aaretal, 1999 (erg. 2002, 2008) - Raumstruktur Region Bern (AP5), Umsetzung Richtplan S+B VRB, November 2009 - Grundlagen für den Teilraum Gantrisch, August 2009/Januar 2010 - Vorarbeiten Region Kiesental, Oktober 2009/Februar 2010 - Landschaftsrichtplan Amtsbezirk Laupen (1981) - Regionaler Gesamttrichtplan Kiesental (1982)
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>Die Siedlungsbegrenzungslinien in den rechtsgültigen Richtplänen des Laupenamts und der Region Kiesental sind überholt und werden deshalb in der RGSK-Übersichtskarte nicht dargestellt. Die Siedlungsbegrenzungslinien der Gemeinden Neuenegg und Laupen (ehemalige Gemeinden des Bezirks Laupenamt) stammen aus den Vorarbeiten zum regionalen Richtplan des VRB.</p>

Massnahmen Landschaft (L)

Regionaler Naturpark Gantrisch (L 1) 32

Natur, Landschaft und Erholung (L 2) 34

Massnahmenpaket:	Regionaler Naturpark Gantrisch	L 1
------------------	---------------------------------------	------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <p>Mit dem regionalen Naturpark Gantrisch verfügt die Regionalkonferenz Bern-Mittelland über ein Naherholungsgebiet von besonderer Bedeutung. Die Koordination zwischen den Planungen des regionalen Naturparks Gantrisch und dem RGSK Bern-Mittelland sind sicherzustellen. Die Zielsetzungen des RNP Gantrisch gemäss Parkvertrag 2009 sind in geeigneter Weise zu berücksichtigen.</p>
<p>Massnahmen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die räumlich relevanten Inhalte des räumlichen Entwicklungskonzepts (REK) Naturpark Gantrisch (Label seit 2011) sind ins RGSK Bern-Mittelland zu übertragen. Im Zentrum stehen insbesondere folgende Themen: <ul style="list-style-type: none"> - Vorranggebiete für den Schutz und die Aufwertung der Natur- und Kulturlandschaften - Erhaltung und Aufwertung von Lebensräumen und Biotopen sowie von Ortsbildern und kulturhistorischen Objekten - Bezeichnung von „Defizitgebieten“ bez. ökologischer und ästhetischer Qualität von Natur und Landschaft bez. der Qualität von Ortsbildern - Vorranggebiete für Erholung und Tourismus sowie (parkspezifische) Infrastrukturen 2. Die Festlegung der räumlich relevanten Elemente sind mit der Regionalkonferenz Thun-Oberland West und dem Kanton Freiburg abzustimmen.

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Förderverein Region Gantrisch (für REK-Park)</p> <p>Regionalkonferenz Bern-Mittelland (für RGSK)</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Kanton (JGK/AGR)</p> <p>Parkgemeinden</p> <p>Regionalkonferenz Thun-Oberland</p> <p>Kanton Freiburg</p>

Realisierung													
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <p>ab 2014 Behördenverbindliche Festsetzung der Inhalte des REK Gantrisch im RGSK Bern-Mittelland der zweiten Generation</p>													
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten:</p> <p>Planungskosten (im Rahmen der Erarbeitung des RGSK der zweiten Generation)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 70%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.											
Anteil Kanton	%	Fr.											
Anteil Gemeinde	%	Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>													

Beurteilung
<p>Wirkung:</p> <p>Mit der Integration der räumlich relevanten Inhalte der Planungen zum Naturpark Gantrisch ins RGSK Bern-Mittelland soll die Erhaltung und nachhaltige Nutzung der Natur- und Landschaftswerte im Regionalen Naturpark Gantrisch unterstützt und koordiniert werden.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none">- Massnahmenblatt L2
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A</p> <p><input type="checkbox"/> B</p> <p><input type="checkbox"/> C</p>
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">- Grundlagen für den Teilraum Gantrisch, August 2009/Januar 2010
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>–</p>

Massnahmenpaket:	Natur, Landschaft und Erholung	L 2
-------------------------	---------------------------------------	------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <p>Die Themen Natur, Landschaft und Erholung sind für das RGSK Bern-Mittelland der zweiten Generation integral aufzuarbeiten. Die für die Gliederung, für das Gesamtbild und für die ökologische Vernetzung wichtigen siedlungsprägenden Grünräume sind bezeichnet und sollen erhalten und gestärkt werden.</p>
<p>Massnahmen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die strategischen Aussagen des Leitbilds bezüglich Natur, Landschaft und Erholung sind zu vertiefen. 2. Folgende Inhalte sind zu erheben bzw. mit den vorhandenen Grundlagen zu harmonisieren: <ul style="list-style-type: none"> - Vorranggebiete Natur und Landschaft - Vorranggebiete Landwirtschaft - Regionale Vernetzungskorridore - Vorranggebiete Erholung und Freizeit - Schwerpunkte Erholung und Freizeit - Ökologische Aufwertungsgebiete 3. Die in der Richtplankarte bezeichneten siedlungsprägenden Grünräume werden als Landwirtschaftsgebiete, Erholungsraum oder naturnahe Flächen erhalten und aufgewertet. Als innerhalb des Siedlungsgebietes liegende Grünstrukturen leisten sie dadurch einen wichtigen Beitrag zur Lebensqualität, zum Mikroklima und zur ökologischen Vernetzung. Die siedlungsprägenden Grünräume sind aufgrund ihrer Lage und Funktion mit dem System der öffentlichen Räume verbunden. Die Synergien zwischen diesen Räumen können punktuell und bereichsweise verstärkt werden, um eine optimale Gesamtwirkung zu erreichen. In festgesetzten siedlungsprägenden Grünräumen ist auf grossflächige Siedlungserweiterungen zu verzichten. Dem Grünraum ist qualitativ und quantitativ besondere Achtung zu schenken und allfällige Bauvorhaben (z.B. Infrastruktur für Naherholung, landwirtschaftliche Anlagen, Arrondierung von Siedlungen) sind äusserst sorgfältig zu integrieren, so dass die Funktion des Grünraums weiterhin erhalten bleibt und wahrgenommen wird. 4. Erarbeitung eines Massnahmenkatalogs zum Schutz, zur Entwicklung/Aufwertung und zur Inwertsetzung der Landschaft. 5. Das in der Richtplankarte ausgeschiedene „Grüne Band“ beschreibt das umgebende Grünsystem, in das die Kernagglomeration Bern eingebettet ist und stellt ein Bindeglied zwischen der „Inneren“ und „Äusseren Landschaft“ der Region dar. Diese Zäsur zwischen urbanem Siedlungsraum und landschaftlicher Qualität erfüllt regional bedeutende Funktionen hinsichtlich Siedlungsbegrenzung, Naherholung, Landschaftsästhetik und Ökologie. Das Grüne Band ist darum als Siedlungsrand, der ein Auswuchern der Siedlungsgebiete der Kernagglomeration verhindert, als stadtnaher Freiraum (z.B. Bremgartenwald, Gurten), welcher der Erholung dient, als landwirtschaftlich genutztes Gebiet (z.B. Bottigenmoos, Belpmoos), welches das Bild der traditionellen Kulturlandschaft prägt, sowie als naturnahe Fläche (z.B. Köniztal), welche die ökologische Vernetzung sicherstellt, 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 ist im Rahmen der 2. Generation RGSK BM weiter zu vertiefen, konzeptionell zu überarbeiten und regional zu harmonisieren.

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 1/2/4/5)</p> <p>Gemeinden (Nr. 3/5)</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Kanton (JGK/AGR)</p> <p>Gemeinden</p>

Realisierung													
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <p>2012: Erarbeitung Projektskizze/Arbeitsprogramm/Budget für integrale Aufarbeitung der Themen Natur, Landschaft und Naherholung</p> <p>ab 2012: Integrale Aufarbeitung der Themen Natur, Landschaft und Naherholung unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Grundlagen (Richtpläne, LEK, Konzepte)</p>													
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung (Nr. 5)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis (Nr. 1/2/3/4)</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten:</p> <p>Fr. 100'000.-</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 70%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.											
Anteil Kanton	%	Fr.											
Anteil Gemeinde	%	Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>													

Beurteilung
<p>Wirkung:</p> <p>Die für die Gliederung und das Gesamtbild der Region wichtigen Natur- und Landschaftsräume werden erhalten und aufgewertet. Ausserdem wird die attraktive Landschaft so in Wert gesetzt, dass landschaftliche Besonder- und Eigenheiten erlebt und sensible Gebiete geschont werden.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>- Massnahmenblätter S4, S7, L1</p>
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A</p> <p><input type="checkbox"/> B</p> <p><input type="checkbox"/> C</p>

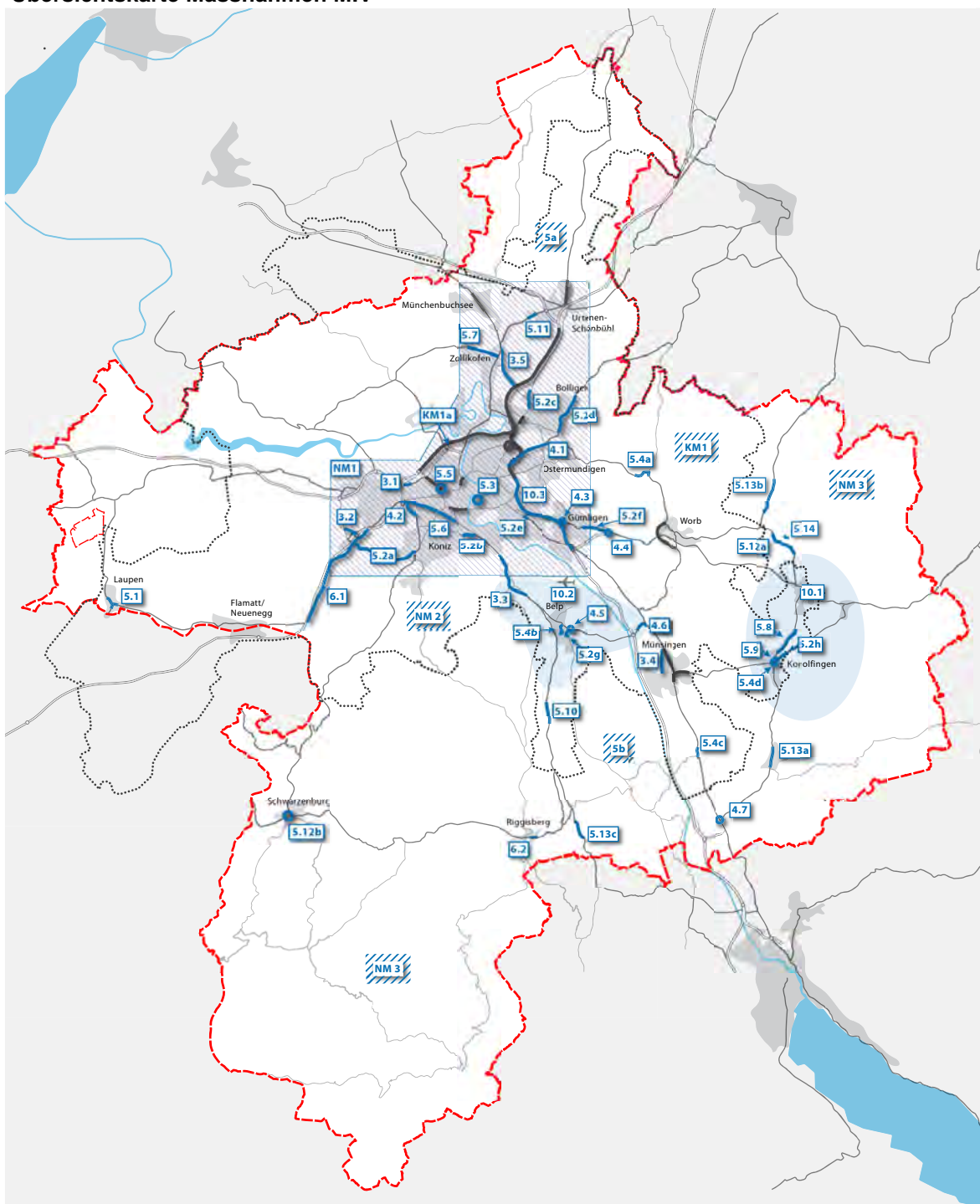
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Regionaler Richtplan Region Aaretal, 1999 (erg. 2002, 2008) - Regionales Landschaftsentwicklungskonzept Aaretal (LEK 2000), Region Aaretal 2000 - Landschaftsrichtplan Region Gürbetal, 1981 - Landschaftskonzept Kiesental, Region Kiesental 1990 - Regionaler Richtplan Teil 2a, Naherholung und Landschaft, VRB 2004
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>In der RGSK-Karte wurden die Überlagerungen der folgenden rechtsgültigen Bauzonen mit den „Vorranggebieten Natur und Landschaft“ (Ausnahmen: Moorlandschaft Gurnigel/Gantrisch, BLN Aarelandschaft Bern-Thun, BLN Schwarzenburgerland mit Sense- und Schwarzwasserschluchten, KLEK Fraubrunnenamt, KLEK Limpachtal) bereinigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bauzonen Wohnen/gemischt (in Karte gelbe Flächen) - Bauzonen Arbeiten (in Karte graue Flächen) - Bauzonenreserven > 2 ha (in Karte schwarz umrandet)

Massnahmen motorisierter Individualverkehr (MIV)

Übersichtskarte Massnahmen MIV	39
Übersicht Etappierung Massnahmen MIV	40
Massnahmen Erschliessung (V – MIV 3)	42
Bern, Umgestaltung Murtenstrasse, Autobahn – Steigerhubelstrasse (V – MIV 3.1)	42
Niederbottigen/Niederwangen, regionale Verbindung (V – MIV 3.2)	44
Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung (V – MIV 3.3)	46
Münsingen, Entlastungsstrasse Nord (V – MIV 3.4)	48
Zollikofen, Autobahnzubringer (V – MIV 3.5)	51
Massnahmen Kapazitätserweiterung (V – MIV 4)	54
Bern/Ostermundigen, Korrektion Bolligenstrasse (V – MIV 4.1)	54
Bern, Verkehrsoptimierung Weissenstein-, Turnier-, Könizstrasse (V – MIV 4.2)	57
Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz (V – MIV 4.3)	59
Worb, Anpassung und Sanierung Kreisel Scheyenholz (V – MIV 4.4)	61
Belp, Kapazitätssteigerung Knoten Linde (V – MIV 4.5)	63
Rubigen, Korrektion Belpstrasse (V – MIV 4.6)	65
Kiesen, Kapazitätssteigerung Kreisel Emmentalstrasse (V – MIV 4.7) (ausserhalb Agglomerationsperimeter)	67
Massnahmen Ortsdurchfahrt/Verträglichkeit (V– MIV 5)	69
Laupen, Verkehrssanierung Laupen (V – MIV 5.1)	69
Massnahmenpaket Ortsdurchfahrt/Verträglichkeit Liste A	
– Köniz, regionale Verbindung Landorfstrasse (V – MIV 5.2a)	72
– Köniz, Wabern, Kirchstrasse (V – MIV 5.2b)	74
– Ittigen, Grauholzstrasse (V – MIV 5.2c)	76
– Bolligen, Umgestaltung Bolligen-/Krauchtalstrasse (V – MIV 5.2d)	78
– Muri, Sanierung Schlossmauer (V – MIV 5.2e)	80
– Muri, Strassenkorrektion Haco-Scheyenholz (V – MIV 5.2f)	82
– Belp, Sanierung Käsereistrasse (V – MIV 5.2g)	84
– Konolfingen, Sanierung Emmentalstrasse (V – MIV 5.2h)	86
Bern, Helvetiaplatz (V – MIV 5.3)	88

Massnahmenpaket Ortsdurchfahrt/Verträglichkeit Liste B	
– Vechigen/Boll, Anpassung Ortsdurchfahrt (V – MIV 5.4a)	90
– Belp, Umgestaltung Dorf- und Bahnhofstrasse (V – MIV 5.4b)	92
– Wichtrach, Sanierung Ortsdurchfahrt (V – MIV 5.4c)	94
– Konolfingen, Sanierung Kreuzplatz (V – MIV 5.4d)	96
Bern, Inselplatz (V – MIV 5.5)	98
Bern, Weissensteinstrasse (V – MIV 5.6)	99
Zollikofen, Verkehrssicherheit Kirchlindachstrasse (V – MIV 5.7)	100
Konolfingen, Sanierung Burgdorfstrasse (V – MIV 5.8)	101
Konolfingen, Verbreiterung Unterführung Bahnhof (V – MIV 5.9)	102
Toffen, Sanierung Ortsdurchfahrt Toffen Süd (V – MIV 5.10)	103
Moosseedorf, Sanierung Ortsdurchfahrt (V – MIV 5.11)	104
Massnahmenpaket Ortsdurchfahrt / Verträglichkeit (ausserhalb Agglomerationsperimeter, Priorität A)	
– Biglen, Sanierung Ortsdurchfahrt (V – MIV 5.12a)	105
– Schwarzenburg, Neubau Dorfbachbrücke und Anpassung Kantonsstrasse (V – MIV 5.12b)	107
Massnahmenpaket Ortsdurchfahrt/Verträglichkeit, (ausserhalb Agglomerationsperimeter, Priorität B)	
– Oberdiessbach, Sanierung Ortsdurchfahrt (V – MIV 5.13a)	109
– Walkringen, Sanierung Ortsdurchfahrt (V – MIV 5.13b)	111
– Mühlethurnen, Sanierung Ortsdurchfahrt (V – MIV 5.13c)	113
Biglen, Sanierung Sägestutz (V – MIV 5.14) (ausserhalb Agglomerationsperimeter)	115
Massnahmen Verkehrssicherheit (V – MIV 6)	117
Korrektion Wangental (V – MIV 6.1)	117
Riggisberg, Gehweg Grabenstrasse (V – MIV 6.2) (ausserhalb Agglomerationsperimeter)	120
Massnahmen Verkehrsstudien (V – MIV 10)	122
Korridorstudie Konolfingen, Grosshöchstetten, Bowil (V – MIV 10.1)	122
Korridorstudie Gürbetal (V – MIV 10.2)	124
Bern/Muri, Rückbau A6 (V – MIV 10.3)	126

Übersichtskarte Massnahmen MIV



Massnahmen motorisierter Verkehr / nachfrageorientierte Massnahmen

- 3 Erschliessung
- 4 Kapazitätserweiterung
- 5 Ortsdurchfahrt / Verträglichkeit
- 6 Verkehrssicherheit
- 10 Verkehrsstudien
- NM 1 Verkehrsmanagement
- NM 2 Parkplatzbewirtschaftung
- NM 3 Freizeitparkplätze im ländlichen Raum
- KM 1 Kombinierte Mobilität

weitere MIV-Massnahmen integriert in V-ÖV 2.1.3, 3.2, 3.5a, 3.5b, 3.5c

- Massnahmen RGSK
- Massnahmen Umsetzung geplant / Massnahmen Bund
- Regionales Basisnetz
- Kerngemeinden + Zentren 4. + 5.Stufe
- Agglomerationsperimeter (gemäss BfS)
- Perimeter RGSK Bern-Mittelland

Übersicht Etappierung Massnahmen MIV

P	= Planung	P	= Schwerpunkt Massnahme bei Planung
R	= Realisierung	R	= Schwerpunkt Massnahme auf Realisierung
	= Massnahme (teilweise) ausserhalb Agglomerationsperimeter		

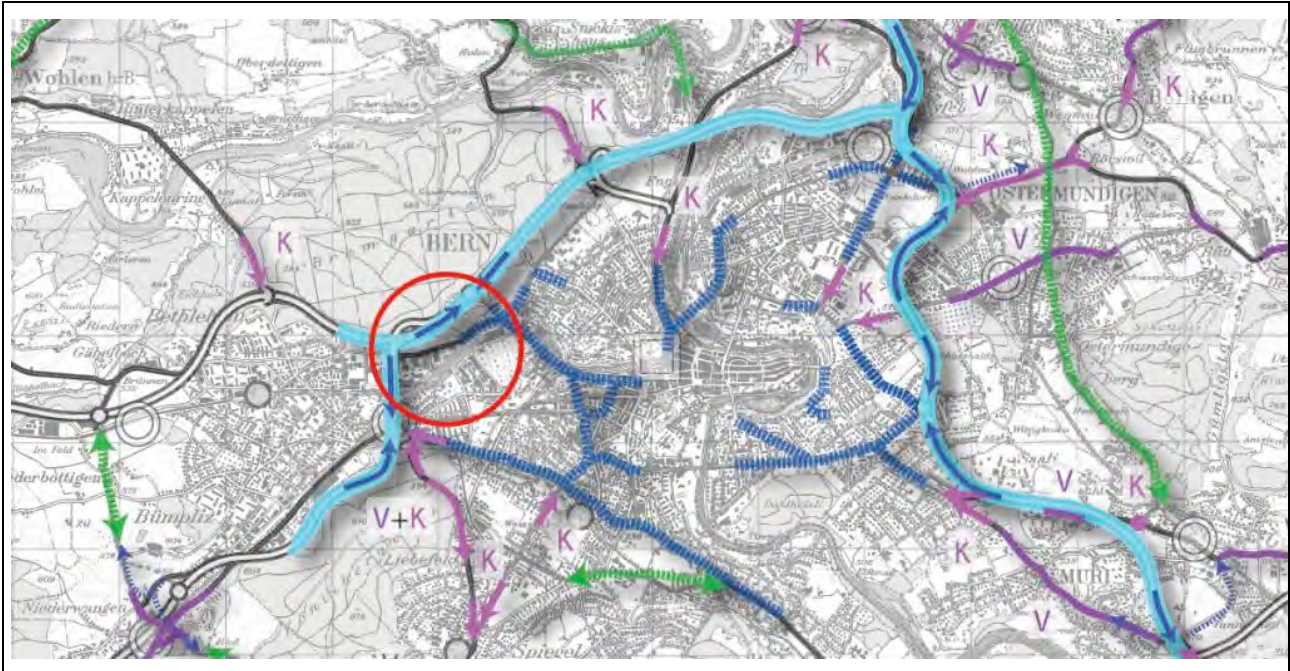
Nr.	Massnahmen	Vorleistung	bis 2014	2015 - 2018	2019 - 2022	ab 2023
3	Massnahmen Erschliessung					
3.1	Bern, Umgestaltung Murtenstrasse, Autobahn - Steigerhubelstrasse		P		R	
3.2	Niederbottigen/Niederwangen, Regionale Verbindung		P		R	
3.3	Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung		P		R	
3.4	Münsingen, Entlastungsstrasse Nord		P		R	
3.5	Zollikofen, Autobahnzubringer			P		R
4	Massnahmen Kapazitätserweiterung					
4.1	Bern/Ostermundigen, Korrektur Bolligenstrasse		P	R		
4.2	Bern, Verkehrsoptimierung Weissenstein-, Turnier-, Könizstrasse		P	R		
4.3	Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz		P	R		
4.4	Worb, Anpassung und Sanierung Kreisel Scheyenholz		P	R		
4.5	Belp, Kapazitätssteigerung Knoten Linde			P	R	
4.6	Rubigen, Korrektur Belpstrasse		P		R	
4.7	Kiesen, Kapazitätssteigerung Kreisel Emmentalstrasse			P	R	
5	Massnahmen Ortsdurchfahrt/Verträglichkeit					
5.1	Laupen, Verkehrssanierung Laupen		P	R		
5.2a	Köniz, Regionale Verbindung Landorfstrasse		P	R		
5.2b	Köniz, Wabern, Kirchstrasse		P	R		
5.2c	Ittigen, Grauholzstrasse		P	R		
5.2d	Bolligen, Umgestaltung Bolligen-/ Krauchthalstrasse		P	R		
5.2e	Muri, Sanierung Schlossmauer		P	R		
5.2f	Muri, Strassenkorrektur Haco – Scheyenholz		P	R		
5.2g	Belp, Sanierung Käsestrasse		P	R		
5.2h	Konolfingen, Sanierung Emmentalstrasse		P	R		
5.3	Bern, Helvetiaplatz		P		R	
5.4a	Vechigen, Boll, Anpassung Ortsdurchfahrt		P		R	
5.4b	Belp, Umgestaltung Dorf- und Bahnhofstrasse			P	R	
5.4c	Wichtrach, Sanierung Ortsdurchfahrt			P	R	
5.4d	Konolfingen, Sanierung Kreuzplatz			P	R	
5.5	Bern, Inselplatz					R

Nr.	Massnahmen	Vorleistung	bis 2014	2015 - 2018	2019 - 2022	ab 2023
5.6	Bern, Weissensteinstrasse					R
5.7	Zollikofen, Verkehrssicherheit Kirchlindachstrasse					R
5.8	Konolfingen, Sanierung Burgdorfstrasse					R
5.9	Konolfingen, Verbreiterung Unterführung Bahnhof					R
5.10	Toffen, Sanierung Ortsdurchfahrt Toffen Süd					R
5.11	Moosseedorf, Sanierung Ortsdurchfahrt					R
5.12a	Biglen, Sanierung Ortsdurchfahrt		P	R		
5.12b	Schwarzenburg, Neubau Dorfbachbrücke und Anpassung Kantonsstrasse		P	R		
5.13a	Oberdiessbach, Sanierung Ortsdurchfahrt			P	R	
5.13b	Walkringen, Sanierung Ortsdurchfahrt			P	R	
5.13c	Mühlethurnen, Sanierung Ortsdurchfahrt			P	R	
5.14	Biglen, Sanierung Sägestutz				P	R
6	Massnahmen Verkehrssicherheit					
6.1	Korrektion Wangental		P	R		
6.2	Riggisberg, Gehweg Grabenstrasse		P, R			
10	Massnahmen Verkehrsstudien					
10.1	Korridorstudie Konolfingen, Grosshöchstetten, Bowil		P			
10.2	Korridorstudie Gürbetal		P			
10.3	Bern/Muri, Rückbau N6		P			

Legende zu Karten in Massnahmenblätter MIV siehe Bericht Abb. 10 Schwachstellen Strassennetz.

Einzelmassnahme Erschliessung: Bern, Umgestaltung Murtenstrasse, Autobahn - Steigerhubelstrasse **V – MIV 3.1**
Priorität B

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Mit dem Umbau des Knotens Murtenstrasse - Steigerhubelstrasse wird die Erschliessung des ESP Weyermannshaus Ost in genügender Qualität sichergestellt. Der anschließende Strassenabschnitt bis zur Unterquerung des Weyermannshausviadukts wird zur Verbesserung der Verträglichkeit und der Erhöhung der Verkehrssicherheit umgestaltet.

Massnahme:

- Verbesserung der Zugänge und Wartebereiche der ÖV-Haltestellen.
- Ausbau der Fussgängerbereiche und Klärung der Veloführung.
- Die Massnahmen werden im Rahmen eines umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes festgelegt.

Zuständigkeiten

Federführung:

Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II

Beteiligte Stellen:

Stadt Bern, Postauto

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

Erarbeitung einer Planungsstudie in Zusammenarbeit mit den Gemeinden gemäss Standardprozess.

- | | |
|------------------------------|---------|
| Eingabe Vorprojekt beim Bund | 2016 |
| geschätzter Baubeginn | ab 2018 |

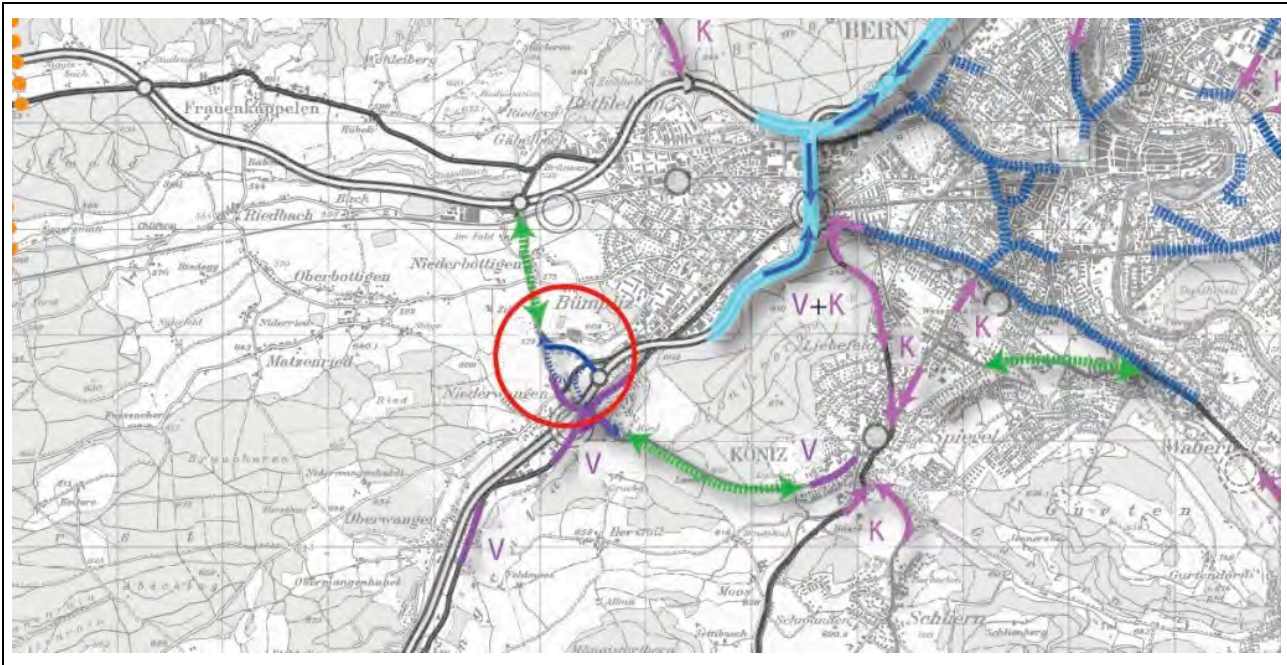
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 2 Mio. Fr. (+/- 50%) Kostenteiler: Anteil Bund 35 % 0.7 Mio. Fr. Anteil Kanton 65 % 1.3 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 0 % 0 Fr.
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung <input type="checkbox"/> 2023 – 2026	

Beurteilung
Wirkung: – WK1: Die Massnahme verbessert die Qualität des Strassensystems und erhöht die Erreichbarkeit des angrenzenden ESP Weyermannshaus Ost. – WK2: Durch die Massnahme kann eine Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. – WK3: Die Umgestaltung der Strasse erhöht die Verkehrssicherheit aller Strassenbenützer. – WK4: Mit besseren Bedingungen für den LV und ÖV resultiert eine leichte Verbesserung der Umwelt.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: – Erschliessung ESP Weyermannshaus Ost
Belastung bestehendes Strassennetz: GVM Ist 2007: 12'550 DWV GVM Prognose Zielszenario 2030: 15'050 DWV
Priorität: <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente:
Bemerkungen / Hinweise: – Reifegrad 1-2

Einzelmassnahme Erschliessung:	Niederbottigen/Niederwangen, regionale Verbindung	V – MIV 3.2 Priorität B
--------------------------------	--	------------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Neue regionale Verbindung zur Sicherstellung der Erschliessung des neuen ESP Bern West und der Entlastung von Bümpliz. Erhöhung der Verkehrssicherheit auf dem Moosweg / Riedmoosstrasse und Verbesserung dieser Achse als Tangentialroute für den Veloverkehr (Niederbottigenstrasse – Moosweg – Riedmoosstrasse - Hallmattstrasse). Sicherstellung der Machbarkeit eines allfälligen ÖV Linienbetrieb auf dieser Achse.

Massnahme:

- 1) Ausbau des Mooswegs / Riedmoosstrasse zwischen Niederbottigen und Niederwangen
kurzfristig: Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss-Veloverkehr (Gemeinde Köniz)
Ausbau in Abstimmung mit der zukünftigen Siedlungsentwicklung im Raum Bern West
- 2) Neue Verbindung ab Moosstrasse an Knoten Hallmattstrasse / Autobahnzubringer und Rückbau der Riedmoosstrasse für LV und ÖV, Sanierung des Mooswegs

Zuständigkeiten

Federführung:

Regionalkonferenz Bern - Mittelland (RK BM)
Fachbereich Verkehr

Spätere Federführung noch offen, in Abhängigkeit zur Festsetzung des Strassennetzplanes

Beteiligte Stellen:

Stadt Bern, Gemeinde Köniz, AÖV, OIK II, ASTRA

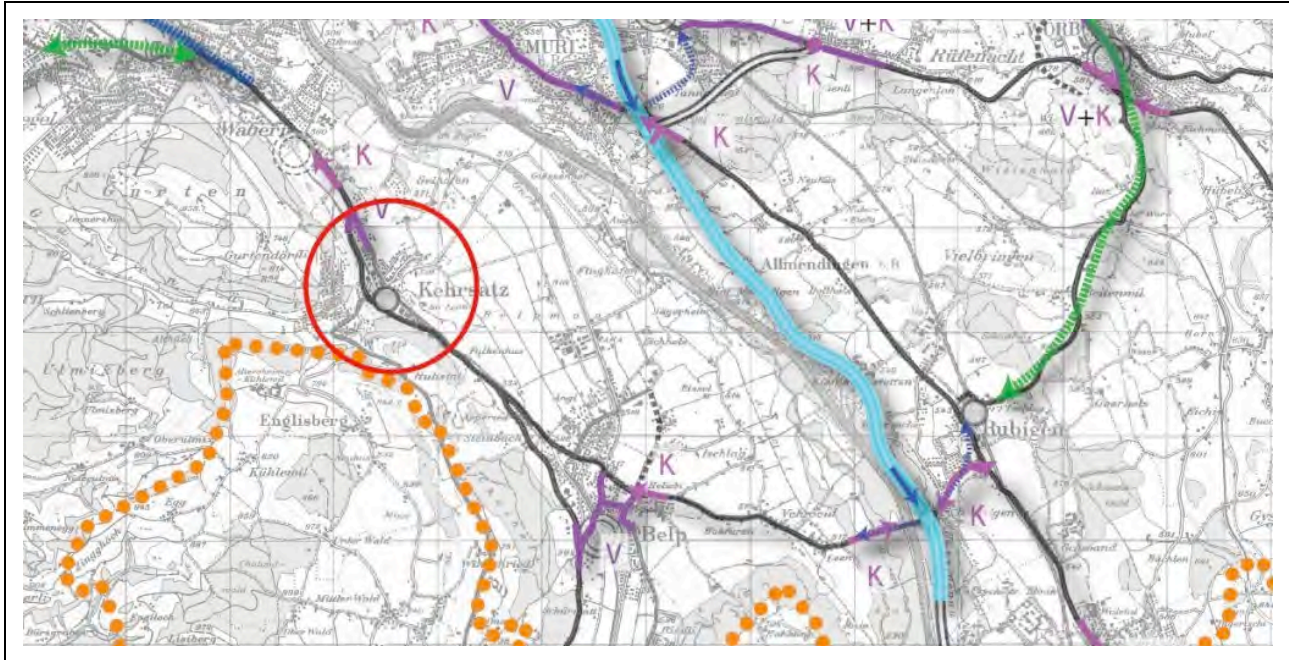
Realisierung													
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <p>Erarbeiten eines Konzeptes zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr (kurzfristige, evtl. provisorische Massnahmen)</p> <p>Erarbeitung einer Konzeptstudie für die neue Verbindungsstrasse, anschliessend Vorprojekt, Bauprojekt. Die Lage der Strasse wird im Rahmen der Konzeptstudie festgelegt.</p> <p>Eingabe Vorprojekt beim Bund 2018</p> <p>geschätzter Baubeginn 2020</p>													
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis (neue Verbindung)</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 11.5 Mio. Fr. (+/- 50%)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">35 %</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">4 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">32.5 %</td> <td style="text-align: right;">3.75 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">32.5 %</td> <td style="text-align: right;">3.75 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35 %	4 Mio. Fr.	Anteil Kanton	32.5 %	3.75 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	32.5 %	3.75 Mio. Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35 %	4 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	32.5 %	3.75 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinde	32.5 %	3.75 Mio. Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 1) Kurzfristige Massnahme LV</p> <p><input type="checkbox"/> 2015 – 2018</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 2) Neue Verbindung</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p>													

Beurteilung
<p>Wirkung:</p> <p>Verbesserung der Erreichbarkeit des ESP Bern West insbesondere im Hinblick auf eine zukünftige Siedlungserweiterung. Höhere Attraktivität des Langsamverkehrs durch eine Reduktion der Trennwirkung und Dominanz des MIV und dadurch Erhöhung der Sicherheit.</p> <ul style="list-style-type: none"> – WK1: Die Massnahme bringt eine starke Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich, durch die neue Fuss- und Veloachse zwischen Hallmattkreisel und Moos insbesondere für den Langsamverkehr. – WK2: Dank dieser Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. – WK3: Durch den neuen Fussweg und Radstreifen entlang der neuen Verbindung sowie die fortan Mfz-freie Riedmoosstrasse, entsteht eine bedeutende Verbesserung im Bereich der Verkehrssicherheit. – WK4: Die Umweltbelastung wird lokal leicht reduziert und der Moosbach renaturiert.
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> – Koordination mit Richtplan Raumentwicklung Gesamtgemeinde, Teilgebiet Niederwangen (in Erarbeitung)
<p>Belastung bestehendes Strassennetz:</p> <p>GVM Ist 2007: 7'300 DWV GVM Prognose Zielszenario 2030: 14'700 DWV</p>
<p>Priorität: <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlegendokumente:</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die neue Verbindung ab Moosstrasse an Knoten Hallmattstrasse / Autobahzubringer wird in den Planungen der Stadt Bern und der Gemeinde Köniz bereits berücksichtigt. – Sofortmassnahme auf Gebiet Stadt Bern bereits erfolgt. – Reifegrad 1-2

Einzelmassnahme Erschliessung:	Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung	V – MIV 3.3 Priorität B
--------------------------------	--	-----------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Mit der Neukonzeption der Seftigenstrasse und der Umfahrung Kehrsatz wird die Voraussetzung für die angestrebte regionale Siedlungsentwicklung geschaffen. In Kehrsatz sind verschiedene Wohnschwerpunkte und Vorranggebiete für die regionale Siedlungsentwicklung definiert (Bahnhofmatte, Bleikematt, Oberer Breitenacher). In Köniz ist mit dem Balsigergut ein bedeutender Siedlungsentwicklungsschwerpunkt mit Wohn- und Arbeitsplatznutzung vorgesehen. Diese Siedlungsentwicklung erzeugt zusätzlichen Verkehr auf der Seftigenstrasse. Zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems sind verkehrslenkende Massnahmen erforderlich, welche mit den definierten Nutzungen sowie dem Projekt Tramverlängerung Klein Wabern abgestimmt sind. Die Umfahrung Kehrsatz wird in eine zweispurige Mischverkehrsstrasse umgestaltet und die Zimmerwaldstrasse an die Umfahrungsstrasse angeschlossen. Zur Erhöhung der Verträglichkeit und der Verkehrssicherheit wird der Verkehr auf tieferer Geschwindigkeit verstetigt und durchgehende Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs umgesetzt.

Massnahme:

Neukonzeption der Seftigenstrasse ab Verkehrsteiler Ortsdurchfahrt Belp und Gürbentalstrasse bis nach Kleinwabern. Die konkreten Massnahmen werden in einem umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzept festgelegt.

Zuständigkeiten

Federführung:

Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II

Beteiligte Stellen:

Gemeinde Köniz, Gemeinde Kehrsatz, Bernmobil, BLS, Postauto

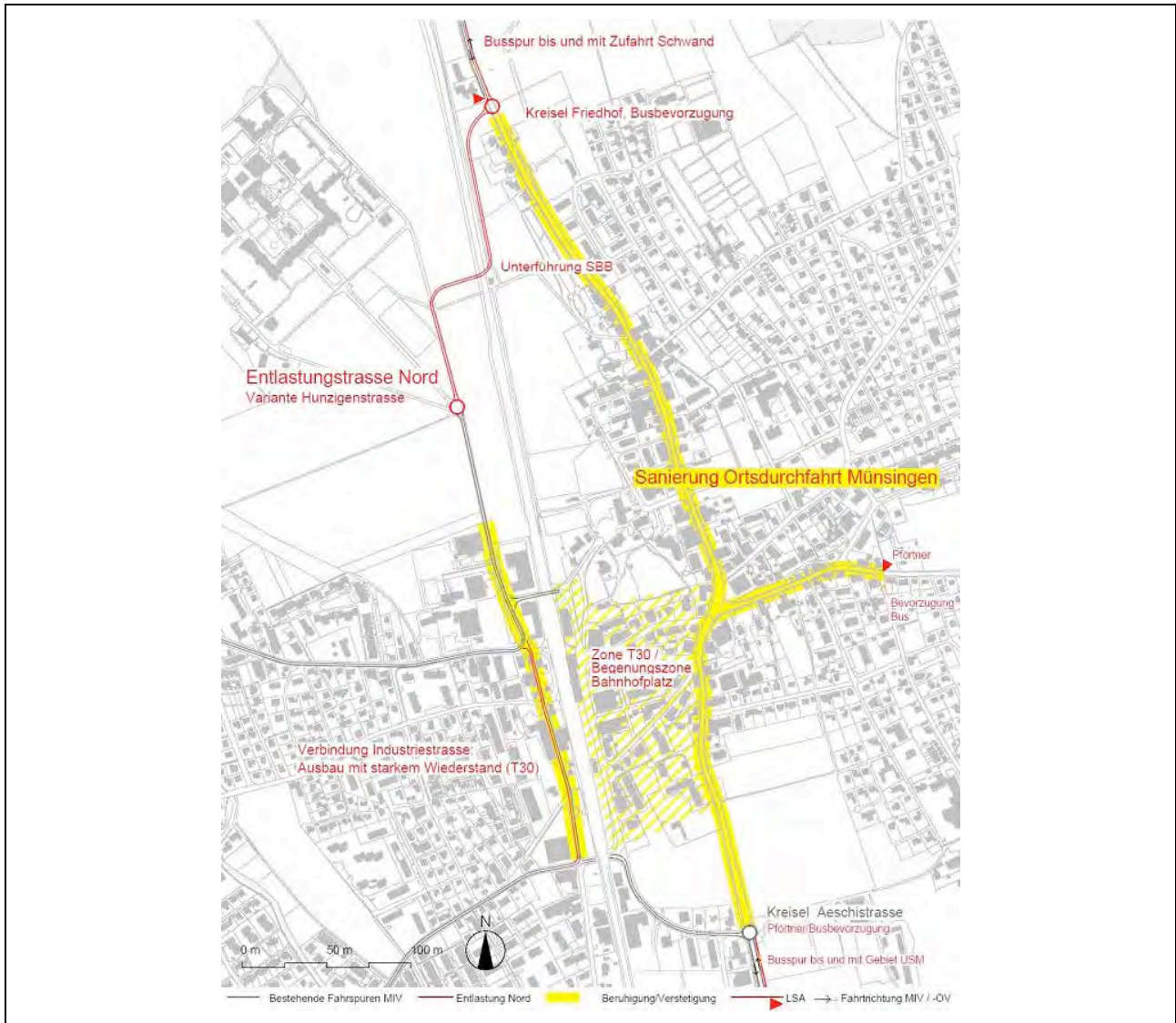
Realisierung			
Vorgehen/Meilensteine: Erarbeitung einer Planungsstudie in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und beteiligten Stellen gemäss Standardprozess. Eingabe Vorprojekt beim Bund 2016 geschätzter Baubeginn ab 2018			
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		Kosten: 5 Mio. Fr. (+/- 50%) Kostenteiler: Anteil Bund 35 % 1.75 Mio. Fr. Anteil Kanton 65 % 3.25 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 0 % 0 Fr.	
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung <input type="checkbox"/> 2023 – 2026			

Beurteilung	
Wirkung: – WK1: Die Massnahme bewirkt eine Entlastung der Ortsdurchfahrt Kehrsatz und eine Verstetigung des Verkehrs auf der Umfahrungsstrasse. Die Verträglichkeit der Ortsdurchfahrt wird verbessert. Durch die Öffnung der Strasse für den Veloverkehr wird dessen Attraktivität gesteigert. – WK2: Keine Wirkung – WK3: Durch die Verkehrsverstetigung auf tieferem Geschwindigkeitsniveau wird die Verkehrssicherheit erhöht. – WK4: Durch die Verkehrsverstetigung auf tieferem Geschwindigkeitsniveau wird die Lärm- und Luftbelastung abnehmen.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: – regionales Verkehrsmanagement Wabern - Belp – V - MIV 10.2 Korridorstudie Gürbetal	
Belastung bestehendes Strassennetz: GVM Ist 2007: 12'150 - 18'200 DWV GVM Prognose Zielszenario 2030: 13'200 - 20'700 DWV	
Priorität: <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	

Sonstiges	
Literatur / Grundlegendokumente: –	
Bemerkungen / Hinweise: – Reifegrad 1-2	

Einzelmassnahme Erschliessung: **Münsingen, Entlastungsstrasse Nord** **V – MIV 3.4**
 Priorität B

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund: 351.009



Massnahmenbeschrieb

Zielsetzung:

Die heutige Ortsdurchfahrt mit dem Kreisel am Dorfplatz ist seit einigen Jahren bis zu ihrer Kapazitätsgrenze belastet, was tägliche Staus, die Behinderung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs und weitere negative Auswirkungen nicht nur auf die Gemeinde Münsingen, sondern auch auf die umliegenden Gemeinden und die Region hat.

Durch die Sanierung der Ortsdurchfahrt Münsingen und eine Änderung des Modal-Splits kann der Verkehr in den nächsten Jahren abgefertigt werden. Durch einen direkten Anschluss des Ortsteils West an das übergeordnete Strassennetz nördlich von Münsingen kann jedoch längerfristig eine deutliche Entlastung der Ortsdurchfahrt und des Ortszentrums von Münsingen (Bahnhofquartier, Dorfplatz und Bernstrasse) erreicht werden. Die Entlastung der Ortsdurchfahrt hat positive Auswirkungen auf die lokalen und regionalen Buslinien.

Die Korridorstudie Aaretal weist in einer Variantenuntersuchung die Entlastungsstrasse Nord/ Hunzigenstrasse als Bestvariante aus. Die Entlastungsstrasse wird von den Regionsgemeinden im Aaretal seit Jahren regelmässig gefordert.

Massnahme:

Mit dem Bau einer neuen Entlastungsstrasse (mit durchgehender Industriestrasse bis zur Belpbergstrasse) soll deshalb der ganze Ortsteil westlich der Bahnlinie Bern-Thun mit 5'500 Einwohnenden direkt an das übergeordnete Strassennetz (Kantonsstrasse / Autobahn) angeschlossen werden. Die Ortsdurchfahrt wird dadurch vom Ziel-/Quellverkehr aus dem Ortsteil West entlastet.

Flankierende Massnahmen sorgen für eine siedlungsverträgliche Umsetzung und halten die Belastung für das Quartier so gering als möglich. Die Variante „Hunzigenstrasse“ ist im Richtplan Verkehr der Gemeinde Münsingen behördenverbindlich verankert. Der Zonenplan und das Baureglement stellen die Umsetzung raumplanerisch sicher.

Im Rahmen der weitergehenden Planung wird eine ZMB erstellt.

Zuständigkeiten	
Federführung: RK BM, Fachbereich Verkehr Spätere Federführung noch offen, in Abhängigkeit zur Festsetzung des Strassennetzplanes	Beteiligte Stellen: TBA OIK II, Gemeinde Münsingen, SBB (Bahnunterführung)

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Revision Ortsplanung Münsingen 2010 Sanierung der Ortsdurchfahrt Erfolgskontrolle und Bedürfnisabklärung weiterer Entlastungsmassnahmen Grundsatzentscheid der Gemeinde Münsingen Planung UeO Bahnhof West, Industriestrasse, Entlastungsstrasse Eingabe Vorprojekt beim Bund 2018 Auflageprojekt, Plangenehmigungsverfahren, Kreditbeschlüsse geschätzter Baubeginn 2020	
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 13.5 Mio. Fr. (+/- 50%) Stand Umsetzungsblatt für Massnahmenblatt AP V+S 2005 Kostenteiler: Anteil Bund 35 % 4.8 Mio. Fr. Anteil Kanton 32.5 % 4.35 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 32.5 % 4.35 Mio. Fr.
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input type="checkbox"/> 2015 - 2018 <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung <input type="checkbox"/> 2023 – 2026	

Beurteilung
Wirkung: durch den direkten Anschluss des Ortsteils West an das übergeordnete Strassennetz nördlich von Münsingen ist mit einer deutlichen Entlastung der Ortsdurchfahrt und des Ortszentrums von Münsingen (Bahnhofquartier, Dorfplatz und Bernstrasse) zu rechnen, was dort die Aufenthaltsqualität sowie die Verkehrssicherheit erhöht und den Langsamverkehr stärkt. Die Bedingungen für den strassengebundenen ÖV (Tangento, Ortsbus) werden stark verbessert (Verminderung Staulängen) – WK1: Das Massnahmenpaket bringt eine starke bis sehr starke Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die durchschnittlichen Reisezeiten und Weglängen werden verringert. Die Erreichbarkeit von grossen Siedlungsteilen für den MIV werden verbessert und der Ortskern entlastet.

- WK2: Durch die Massnahme kann die Siedlungsentwicklung im Ortsteil West innerhalb der bestehenden Siedlungsgrenzen sichergestellt werden. Die Attraktivität des Entwicklungsgebietes Bahnhof West wird deutlich gesteigert: Es ist eine Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen zu erwarten.
- WK3: Das Massnahmenpaket bewirkt eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit.
- WK4: Insgesamt resultiert eine Verschlechterung der Umweltbelastung durch den erhöhten Ressourcenverbrauch den neue Strassen unvermeidlich in sich haben. Regional gesehen dürfte die Umweltbelastung neutralisiert werden (Verminderung der Zersiedlung).

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- Die Ortsplanungsrevision 2010 hat die planerischen Voraussetzungen für die Realisierung geschaffen.
- Die Entlastungsstrasse Nord wird in Angriff genommen, wenn die Ortsdurchfahrt saniert ist.
- Der Bau der Entlastungsstrasse Nord bedingt den Ausbau der Industriestrasse (durchgehende Verbindung Sägegasse – Belpbergstrasse) und die Umgestaltung des Quartiers Bahnhof West. Flankierende Massnahmen sorgen für Verkehrsberuhigung in den Quartieren. Tempo-30 im ganzen Ortsteil West ist in konkreter Planung. Zur weiteren Entlastung der Strassen werden Fuss- und Veloverkehr gefördert.
- Die Entlastungsstrasse kann ihre Wirkung voll entfalten, wenn die Leistung des Autobahnanschlusses Rubigen gesteigert wird. -> Abhängigkeit zu V-MIV 10.2 Korridorstudie Gürbetal und V-MIV 4.6 Rubigen, Korrektion Belpstrasse.
- Die Trasseerweiterung der Bahnlinie ist soweit bekannt, als dass die Querung der Bahnlinie entsprechend geplant werden kann.
- Die Gemeinde hat beim Kanton das Gesuch eingereicht, beim ASTRA eine Zweckmässigkeitsstudie für einen Autobahnanschluss Münsingen Süd als weitere Entlastungsmassnahme zu beantragen.
- Die erwähnten Massnahmen sind im kommunalen Richtplan Verkehr bzw. in der Korridorstudie Aaretal beschrieben.
- Koordination mit Vorranggebiete regionale Siedlungsentwicklung in Münsingen; siehe Hinweis Massnahmenblatt S4

Belastung bestehendes Strassennetz:

GVM Ist 2007:	Bernstrasse	20'250 DWV
GVM Prognose Zielszenario 2030:	Bernstrasse	22'050 DWV

Priorität:

- A
 B
 C

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

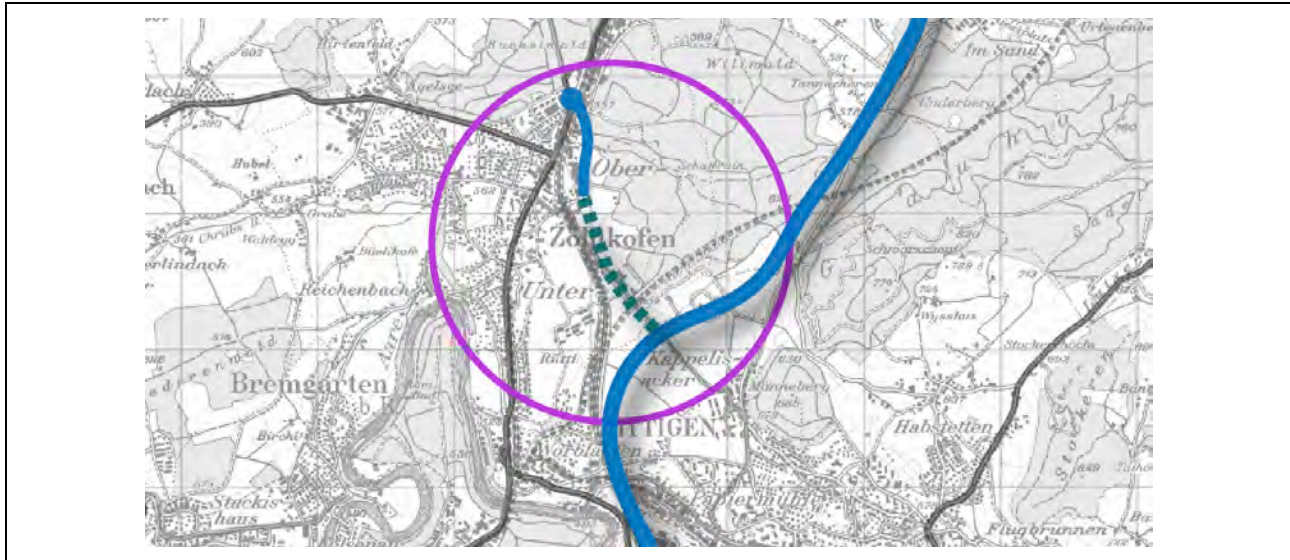
- Mitwirkungsunterlagen Ortsdurchfahrt Münsingen vom Mai 2004
- Korridorstudie Aaretal - Zusatzstudie Entlastung Münsingen: Auswirkungen einer Entlastungsstrasse „entlang der Autobahn“ vom 21. Januar 2008
- Kommunaler Richtplan Verkehr vom 2. Dezember 2009
- Korridorstudie Aaretal vom 15. September 2008
- Ortsplanung Münsingen 2010 (GBR und Zonenplan)

Bemerkungen / Hinweise:

- Prüfbericht Bund 351.009, Massnahme 56.
- Reifegrad 1 -2

Einzelmassnahme Erschliessung:	Zollikofen, Autobahnzubringer	V – MIV 3.5 Priorität C
--------------------------------	--------------------------------------	-----------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzungen:

- Möglichst grosse Entlastungswirkung auf der Zufahrtsachse Nord in Richtung Bern, insbesondere auf der Ortsdurchfahrt Zollikofen
- Sicherstellung der MIV-Erschliessung des heutigen ESP Bahnhof Zollikofen
- Entlastung der Ortsdurchfahrt in Ittigen auf der Grauholzstrasse (dies ist nur möglich, falls Anschluss an Grauholzstrasse erstellt werden kann, -> Ergebnisse Vertiefungsstudie A1 abwarten)
- Entlastung der Bernstrasse in Urtenen-Schönbühl (dies ist nur möglich, falls Anschluss an Grauholzstrasse erstellt werden kann, -> Ergebnisse Vertiefungsstudie A1 abwarten)

Massnahmen:

Neubau eines Autobahnzubringers ESP Bahnhof Zollikofen als teilweise innerörtliche, in das Siedlungsgebiet integrierte HVS, die gleichzeitig der Erschliessung des ESP Arbeiten in Oberzollikofen und dem potenziellen Entwicklungsgebiet Meielen dient. Wenn möglich Nutzen und Ausbauen der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur (Autobahnanschluss Raststätte und Länggasse).

- Zubringer ESP Zollikofen
- Variante Anschlussbauwerk an die Autobahn bei der Raststätte Grauholz klären
- Nutzung der Länggasse von der Autobahn bis Ittigen als Bus- und LV-Achse
- Pfortner als Ortseingang auf dem Zubringer ESP Zollikofen
- Flankierende Massnahmen zur Beschränkung von Mehrverkehr auf der Ortsdurchfahrt aufgrund Autobahnzubringer

Zuständigkeiten

Federführung:
 RK BM, Fachbereich Verkehr
 Die Eigentumsverhältnisse des Zubringers und des Anschlusses sind im Rahmen der Engpassbeseitigung Bern Nord zu klären.

Beteiligte Stellen:
 ASTRA, Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II, Zollikofen, Ittigen

Realisierung										
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <p>Machbarkeitsstudie erarbeiten</p> <p>Variantenspektrum der Anschlussmöglichkeiten mit ASTRA klären</p> <p>Aufnahme des Zubringers Zollikofen / Vollanschlusses Grauholz ins Agglomerationsprogramm V+S 2. Generation</p> <p>Eingabe Vorprojekt beim Bund offen</p> <p>geschätzter Baubeginn ab 2023</p>										
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 26 Mio. Fr. (+/-50%)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>35 %</td> <td>9 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>65 %</td> <td>17 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>0 %</td> <td>0 Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35 %	9 Mio. Fr.	Anteil Kanton	65 %	17 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	0 %	0 Fr.
Anteil Bund	35 %	9 Mio. Fr.								
Anteil Kanton	65 %	17 Mio. Fr.								
Anteil Gemeinde	0 %	0 Fr.								
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2014</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2015 - 2018 Planung</p> <p><input type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung</p>										

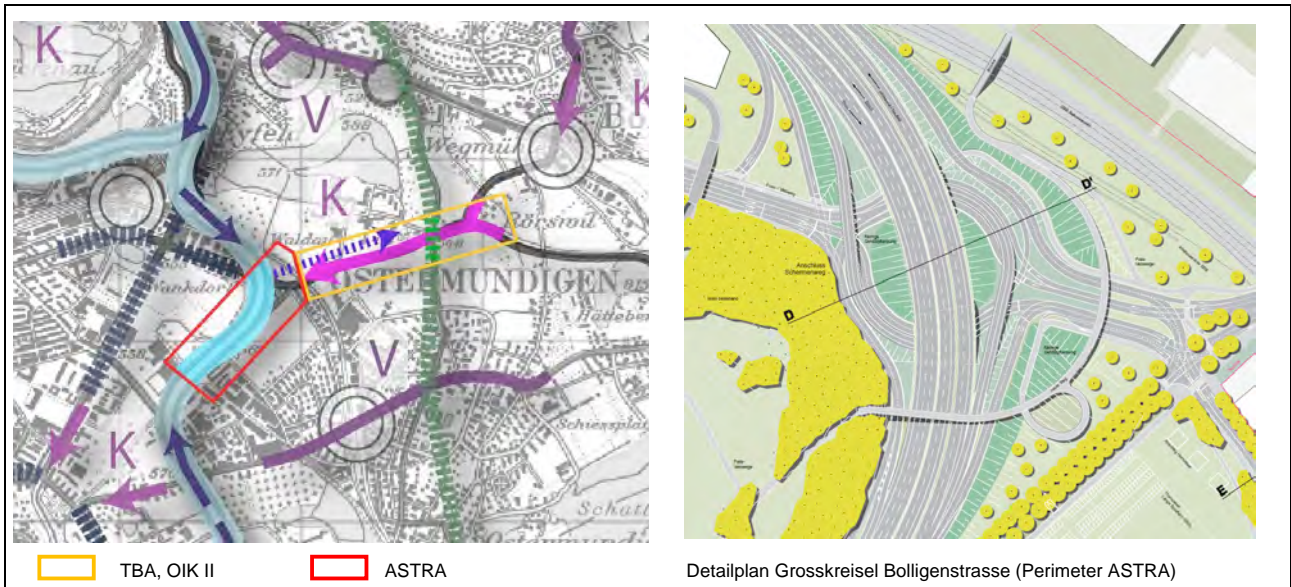
Beurteilung
<p>Wirkung:</p> <p>Verbesserung der Erreichbarkeit des ESP Bahnhof Zollikofen; Entlastungswirkung auf der Ortsdurchfahrt Zollikofen und der parallel verlaufenden HVS Verbindung Bernstrasse - Worblaufenstrasse. Bei Umsetzung des Anschlusses Grauholz auch Entlastung auf der Grauholzstrasse in Ittigen und der Bernstrasse in Urtenen-Schönbühl. Höhere Attraktivität des Langsamverkehrs durch eine Reduktion der Trennwirkung und Dominanz des MIV und dadurch Erhöhung der Sicherheit.</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bewirkt eine bedeutende Verbesserung der MIV-Erschliessungsqualität des ESP Zollikofen und eine Verbesserung der Bedingungen für LV und ÖV auf der Ortsdurchfahrt von Zollikofen. Des Weiteren wird durch die Entlastung der Ortsdurchfahrt die Staugefahr reduziert, wodurch die Fahrplanstabilität und Reisezeit des ÖV verbessert wird. - WK2: Das Projekt ermöglicht einen stärkeren Ausbau des ESP Zollikofen und sichert die Erschliessung von zusätzlichen Wohnentwicklungsschwerpunkten in einem Gebiet mit optimaler ÖV-Erschliessung zum Stadtraum. Das Projekt leistet dadurch einen Beitrag für eine stärkere Siedlungsentwicklung in der Kernagglomeration. - WK3: Mit der Neuanlage der Strasse und einer Reduktion der stark belasteten Ortsdurchfahrt wird die objektive wie auch die subjektive Sicherheit leicht verbessern. - WK4: Insgesamt resultiert eine leichte Verschlechterung der Umweltbelastung und einen leicht höheren Ressourcenverbrauch.
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ZMB Bern: Der Zubringer ist allenfalls als Teil des Nationalstrassennetzes zu realisieren und zu finanzieren. - Anschluss Grauholz: die Klärung des Anschlusses ist Gegenstand der Vertiefungsstudie A1 Bern Weyermanns- haus- Schönbühl. Ergebnisse sind bis Ende 2011 zu erwarten. - Engpassbeseitigung, Anschluss Zollikofen erfolgt erst nach Ausbau A1, resp. in Abhängigkeit. Weiteres Vorgehen A1 abwarten. - Koordination mit V – LV 2.6 Ittigen / Zollikofen, Länggasse - Koordination mit Vorranggebiete regionale Siedlungsentwicklung in Zollikofen; siehe Hinweis Massnahmenblatt S4

Belastung bestehendes Strassennetz:		
GVM Ist 2007:	Bernstrasse	17'450 DWV
GVM Prognose Zielszenario 2030:	Bernstrasse	21'100 DWV
Priorität:		
<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input checked="" type="checkbox"/> C

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente:
<ul style="list-style-type: none">– ZMB Bern HLS, 2008– ESP Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte, 6. Zwischenbericht, AGR, 2008
Bemerkungen / Hinweise:
<ul style="list-style-type: none">– Die Entlastungsstrasse wird im aktuellen Richtplanverfahren ESP Bahnhof Zollikofen – Meilen der Gemeinde Zollikofen berücksichtigt.– Reifegrad 1

Einzelmassnahme Kapazitätserweiterung:	Bern/Ostermundigen, Korrektur Bolligenstrasse	V – MIV 4.1 Priorität A
---	---	-----------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund: 351.006



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:
 An der Bolligenstrasse sind bereits heute und werden zukünftig weitere neue Vorhaben realisiert (neues Tramdepot, Erschliessung Galgenfeld, Ausbau Schermenareal und Mösli). Durch diese neuen Nutzungen und den dazugehörigen Erschliessungen, den Verkehrsumlagerungen infolge des neuen Wankdorfplatzes / Autobahnanschluss sowie des Veranstaltungsverkehrs wird die Bolligenstrasse und deren Knoten (Kreisel Mingerstrasse, Knoten Schermenweg/Bolligenstrasse/ Kreisel Waldau, Kreisel Mösli, Kreisel Zollgasse und Kreisel Rothus) stärker belastet und in Zukunft regelmässig überlastet sein. Eine fahrplangerechte Abwicklung des ÖV, sichere Verhältnisse für den Langsamverkehr und eine Verstetigung des Verkehrs sind nicht mehr gewährleistet. Das Ausbauprojekt des Autobahnanschlusses Wankdorf / Schermenweg, der Bolligenstrasse Nord und der Bolligenstrasse Süd ermöglicht die Erschliessung der Siedlungsentwicklungspotentiale des ESP Wankdorf. Die Ausbaumassnahmen ermöglichen ein wirksames Verkehrsmanagement. Der Langsamverkehr soll auf separat geführten oberirdischen, behinderungsarmen und schnellen Verbindungen vernetzt werden und an das regionale Netz angeschlossen werden. Die Gemeinde Ittigen beantragt, die von ihr gewünschte Sperrung der Unteren Zollgasse zwischen dem Kreisel und Ittigen zu prüfen und miteinzubeziehen.

Massnahme:

- Bolligenstrasse Nord:
 Mehrspuriger Ausbau der Bolligenstrasse Nord vom Knoten Schermenweg bis zum Kreisel Rothaus. Ausbau des Knotens mit einer LSA und Ökospuren.
- Anschluss Wankdorf / Schermenweg / Bolligenstrasse Süd:
 Ausbau des Autobahnanschlusses Wankdorf/ Schermenweg mit einem Grosskreisel und Turbinenanschlüssen (ermöglichen freies Einmünden des Verkehrs ab der Autobahn). Neuorganisation der Bolligenstrasse Süd.

Zuständigkeiten	
Federführung: Bolligenstrasse Nord: Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II Anschluss Schermenweg / Bolligenstrasse Süd: ASTRA	Beteiligte Stellen: AöV, ASTRA, RK BM, RBS, Gemeinden Bern, Ostermundigen, Bolligen, Ittigen

Realisierung										
Vorgehen/Meilensteine:										
Erarbeitung Vorgehensprogramm	2010									
Abschluss Testplanung	2011									
Erarbeitung MIP	2012 / 2013									
Eingabe Vorprojekt beim Bund	2013									
Erarbeitung Auflageprojekt	2013 / 2014									
Plangenehmigungsverfahren	2014 / 2015									
Kreditbeschlüsse und Submission Bauarbeiten	2015 / 2016									
Finanzierung gesichert; Baubeginn	2016 (frühestmöglicher Baubeginn)									
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: Bolligenstrasse Nord (Stand Umsetzungsblatt für Massnahmenblatt AP V+S 2007 (Kostenanteil Bund 35% der Kosten Stand Oktober 2005 exkl. MwSt.) 15 Mio. Fr. (ohne SBB-Brücke und ohne Anpassungen Autobahnanschluss), Grobkosten ab Mitte 2012 möglich Kostenteiler: <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>35%</td> <td>4.9 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>65%</td> <td>10.1 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>offen</td> <td>offen Fr.</td> </tr> </table> Anschluss Schermenweg / Bolligenstrasse Süd: Hauptfinanzierung durch ASTRA, Kostenanteile Kanton und Stadt werden bis Anfang 2013 bestimmt.	Anteil Bund	35%	4.9 Mio. Fr.	Anteil Kanton	65%	10.1 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	offen	offen Fr.
Anteil Bund	35%	4.9 Mio. Fr.								
Anteil Kanton	65%	10.1 Mio. Fr.								
Anteil Gemeinde	offen	offen Fr.								
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026										

Beurteilung
Wirkung: Durch den Ausbau der Bolligenstrasse wird die Funktionsfähigkeit des Systems Wankdorf für alle Verkehrsteilnehmenden aufrechterhalten. Damit wird der mittels behördenverbindlichen Richtplan angestrebte Vollausbau des ESP Wankdorf langfristig gesichert und nachhaltige Voraussetzungen für eine mögliche zukünftige Siedlungsentwicklung in diesem Gebiet geschaffen. – WK1: Die Massnahme bewirkt eine bedeutende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems. Die Reisezeit des öffentlichen Verkehrs und die Fahrplanstabilität wird verbessert, der Verkehrsfluss verstetigt, der Netzwideerstand für den LV reduziert. – WK2: Durch die Optimierung der Umfahrung Ostermundigen werden eine Entlastung der Kerngebiete und eine stärkere Konzentration auf den ÖV erreicht. Damit ermöglicht das Projekt eine Siedlungsverdichtung nach Innen und leistet einen Beitrag zur Verringerung der Zersiedlung. Das Projekt leistet somit einen bedeutenden Beitrag für eine stärkere Siedlungsentwicklung in der Kernagglomeration. – WK3: Die Neuanlage ermöglicht eine Optimierung der bestehenden Strasse bezüglich Sicherheit. – WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung.

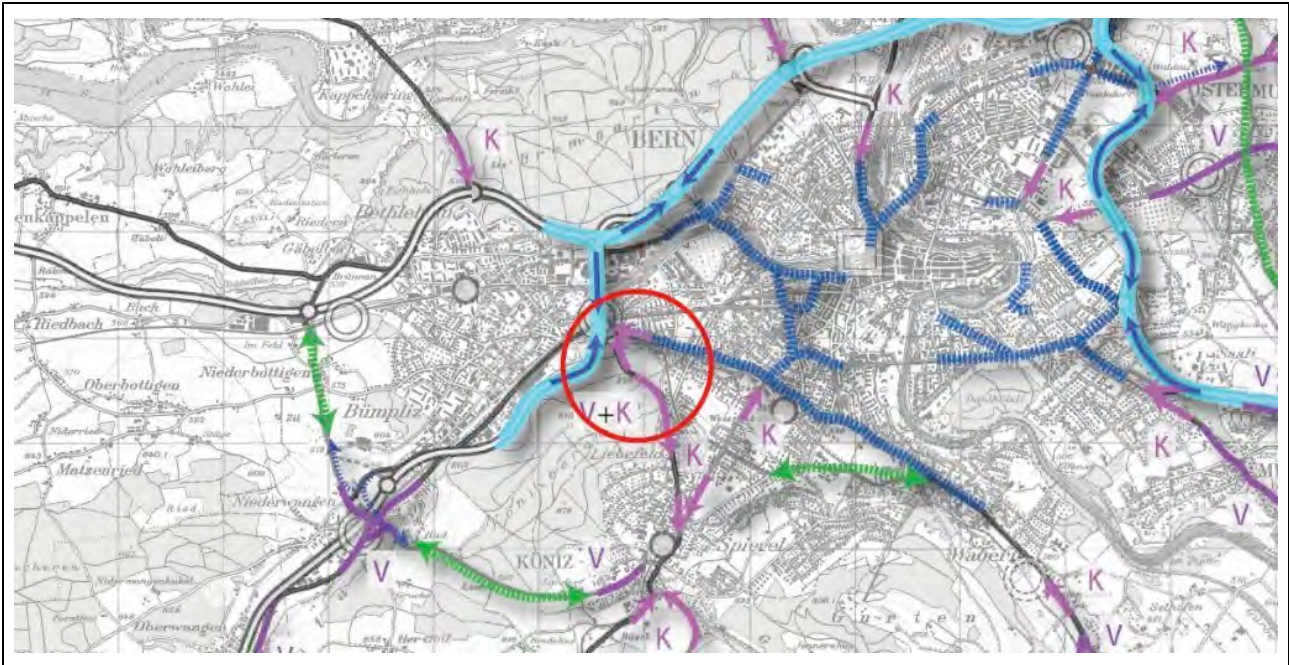
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: – Abhängigkeit von der Projektauslösung durch den Bund für eine Voretappe zur Engpassbeseitigung – Die Bolligenstrasse ist im Konzept Verkehrsmanagement im Pilotprojekt Perimeter Nord integriert. vgl. V-NM 1 – RBS: Koordinationsbedarf mit Buslinie 44 – zentrale Bedeutung für Siedlungsentwicklung im Worblental – Koordination mit Vorranggebiete regionale Siedlungsentwicklung in Bolligen, Ostermundigen, Stettlen und Vechigen; siehe Hinweis Massnahmenblatt S4
--

Belastung bestehendes Strassennetz:	
GVM Ist 2007:	22'300 DWV
GVM Prognose Zielszenario 2030:	29'750 DWV
Priorität:	
<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente:
<ul style="list-style-type: none">- ESP Richtplan Wankdorf / Planungsvereinbarung vom 31. Oktober 2007, zwischen Kanton und Einwohnergemeinde Bern- Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis II, Bundesamt für Strassen ASTRA, Entwicklungsschwerpunkt Wankdorf - Gestaltung Verkehr und Stadträume, Testplanung Raum Wankdorf (Bolligenstrasse - Nationalstrasse A6), 14. Januar 2012
Bemerkungen / Hinweise:
<ul style="list-style-type: none">- Reifegrad 2

Einzelmassnahme Kapazitätserweiterung:	Bern, Verkehrsoptimierung Weissenstein-, Turnier-, Könizstrasse	V – MIV 4.2 Priorität A
---	--	----------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung	
Zielsetzung:	
Der Siedlungskern von Köniz ist über die Turnier- und Könizstrasse an den Autobahnknoten Bümpliz Süd angeschlossen. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Gewährleistung der Erreichbarkeit von Köniz, Bümpliz und der Stadzufahrt sind Ausbauten sowie verkehrlenkende Massnahmen im Bereich der Knoten Weissensteinstrasse, Köniz-/Turnierstrasse, Waldegg und Bühplatz erforderlich. Die verkehrlenkenden Massnahmen sind in das regionale und kommunale Verkehrsmanagement zu integrieren und mit den Anforderungen des Projekts Tram Region Bern abzustimmen. Um die im Bereich Autobahnanschluss und auf den Zu- und Wegfahrten nach Köniz/ Bümpliz/ Stadt bestehenden Defizite zu beheben, werden im Bereich Knoten Weissensteinstrasse und auf der Turnierstrasse Massnahmen zugunsten des Fussgänger- und Veloverkehrs umgesetzt.	
Folgende Massnahmen werden im Rahmen eines umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes detailliert erarbeitet:	
<ul style="list-style-type: none"> – Sanierung Autobahnanschluss – Bewirtschaftung der Abfahrtsrampen der Nationalstrasse – Umgestaltung Turnierstrasse / Integration Verkehrsmanagement (VM), u.a. Dosierung in Richtung Bern und in Richtung Köniz Zentrum – Ausrichtung von Strassenabschnitten auf Verträglichkeit zwischen den Verkehrsteilnehmenden und Umwelt – Verbesserung der Durchlässigkeit für Fuss- und Veloverkehr 	
Zuständigkeiten	
Federführung: Tiefbauamt Kantons Bern (TBA), OIK II	Beteiligte Stellen: ASTRA, Gemeinde Köniz, Bernmobil, Stadt Bern, AöV, Bernmobil

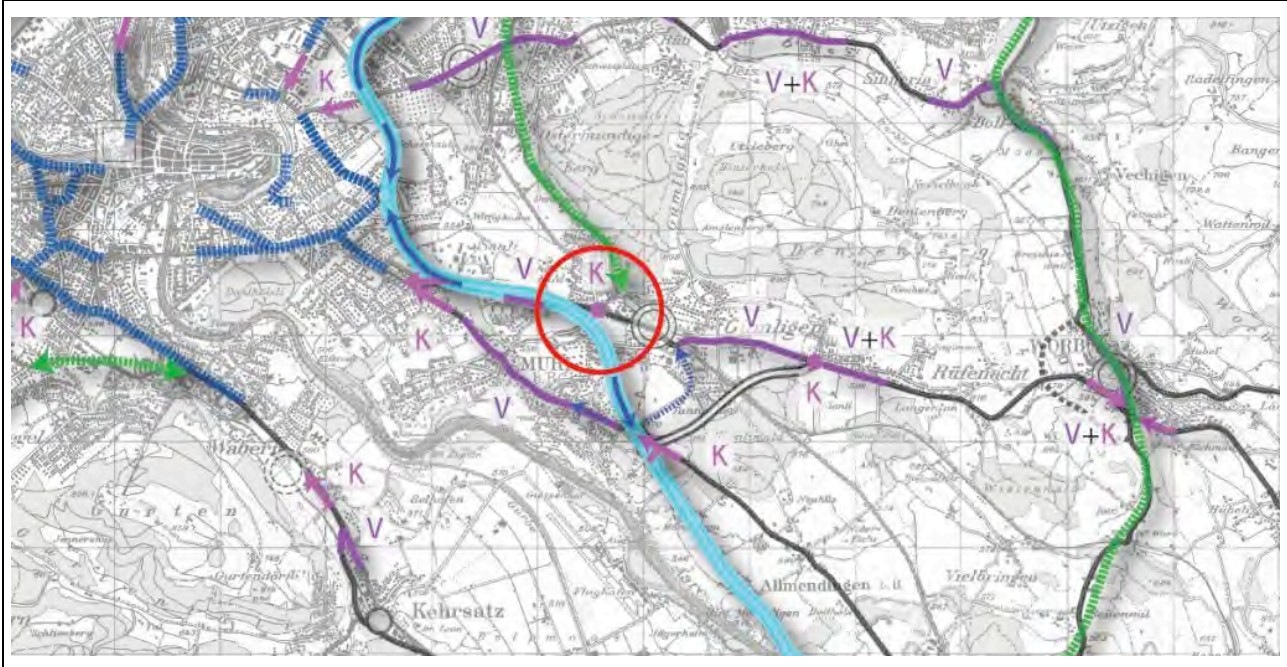
Realisierung										
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <p>Erarbeitung eines Gesamtkonzepts in Zusammenarbeit mit den Beteiligten gemäss Standardprozess</p> <p>Eingabe Vorprojekt beim Bund 2013</p> <p>geschätzter Baubeginn 2015</p>										
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 4.5 Mio. Fr. (+/-50%)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>35 %</td> <td>1.6 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>65 %</td> <td>2.9 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>0 %</td> <td>0 Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35 %	1.6 Mio. Fr.	Anteil Kanton	65 %	2.9 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	0 %	0 Fr.
Anteil Bund	35 %	1.6 Mio. Fr.								
Anteil Kanton	65 %	2.9 Mio. Fr.								
Anteil Gemeinde	0 %	0 Fr.								
<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung</p> <p><input type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p>										

Beurteilung													
<p>Wirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – WK1: Die Massnahme bewirkt eine bedeutende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems. Die Reisezeit des öffentlichen Verkehrs und die Fahrplanstabilität werden verbessert, der Verkehrsfluss verstetigt, der Netzwi- derstand für den LV reduziert. – WK2: Das Projekt verbessert die Erschliessung der Wohnentwicklungsschwerpunkte in Köniz sowohl für den ÖV und den MIV. Das Projekt leistet dadurch einen Beitrag für eine stärkere Siedlungsentwicklung in der Kernagglome- ration. – WK3: Die Massnahme ermöglicht eine Optimierung der bestehenden Strasse bezüglich Sicherheit. – WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung 													
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Koordination mit Tram Region Bern 													
<p>Belastung bestehendes Strassennetz:</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">Weissensteinstrasse</th> <th style="text-align: center;">Turnierstrasse</th> <th style="text-align: center;">Könizstrasse</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>GVM Ist 2007</td> <td style="text-align: center;">15'600 DWV</td> <td style="text-align: center;">15'850 DWV</td> <td style="text-align: center;">6'100 DWV</td> </tr> <tr> <td>GVM Prognose Zielszenario 2030</td> <td style="text-align: center;">17'500 DWV</td> <td style="text-align: center;">17'150 DWV</td> <td style="text-align: center;">7'150 DWV</td> </tr> </tbody> </table>			Weissensteinstrasse	Turnierstrasse	Könizstrasse	GVM Ist 2007	15'600 DWV	15'850 DWV	6'100 DWV	GVM Prognose Zielszenario 2030	17'500 DWV	17'150 DWV	7'150 DWV
	Weissensteinstrasse	Turnierstrasse	Könizstrasse										
GVM Ist 2007	15'600 DWV	15'850 DWV	6'100 DWV										
GVM Prognose Zielszenario 2030	17'500 DWV	17'150 DWV	7'150 DWV										
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>													

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Vorprojekt Knoten Weissensteinstrasse (B+S, 2004)
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>Reifegrad 1-2</p>

Einzelmassnahme Kapazitätserweiterung:	Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz	V – MIV 4.3 Priorität A
---	---	-----------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Die Verkehrsbelastung der Worbstrasse steigt künftig weiter an. Mit der Verdichtung des Fahrplans der Tramlinie Nr. 6 bis Gümligen auf einen 7,5 Min.-Takt verlängern sich die Schliesszeiten am Bahnübergang Melchenbühlplatz. Zur Gewährleistung der Funktionsfähigkeit sind Ausbauten und verkehrslenkende Massnahmen erforderlich. Die Massnahmen sind mit dem regionalen Strassennetz abzustimmen.

Massnahme:

Die konkreten Massnahmen werden im Rahmen eines umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes festgelegt.

Zuständigkeiten

Federführung:

Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II

Beteiligte Stellen:

Gemeinde Muri bei Bern, RBS

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes in Zusammenarbeit mit den Beteiligten gemäss Standardprozess.

Eingabe Vorprojekt beim Bund 2015

geschätzter Baubeginn 2017

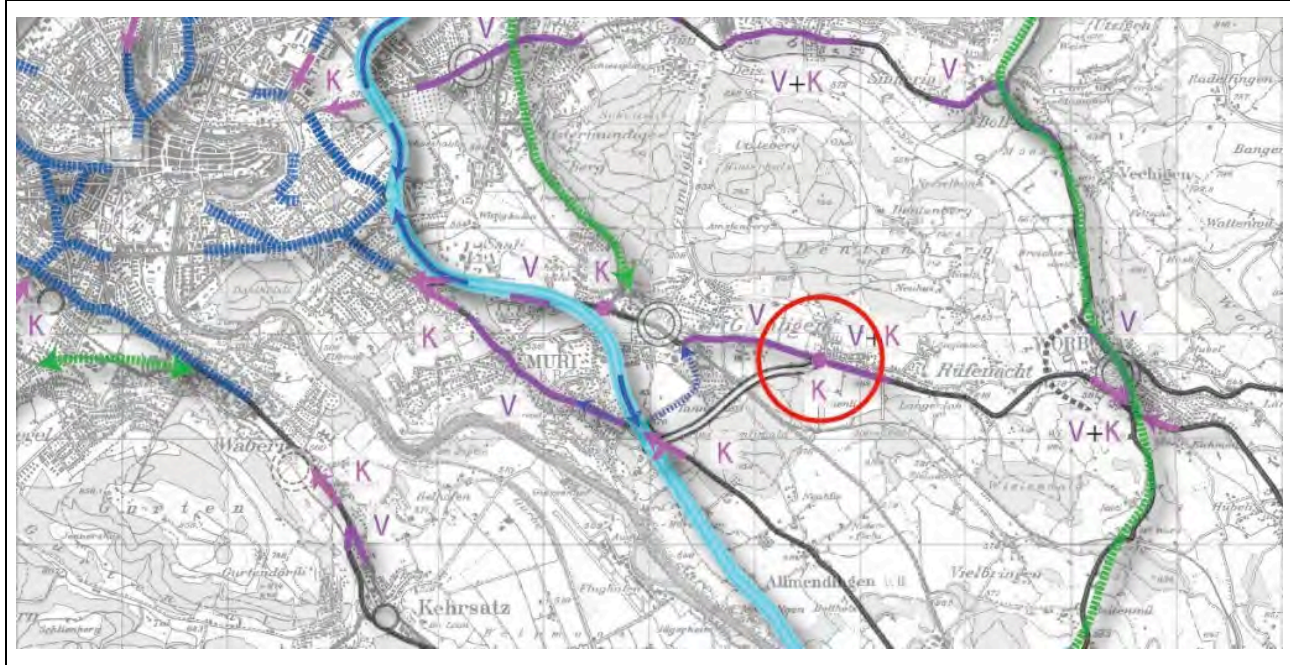
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 2.7 Mio. Fr. (+/- 50%)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">35 %</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">0.9 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">65 %</td> <td style="text-align: right;">1.8 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">0 %</td> <td style="text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35 %	0.9 Mio. Fr.	Anteil Kanton	65 %	1.8 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	0 %	0 Fr.
Anteil Bund	35 %	0.9 Mio. Fr.								
Anteil Kanton	65 %	1.8 Mio. Fr.								
Anteil Gemeinde	0 %	0 Fr.								
<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p>										

Beurteilung				
<p>Wirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – WK1: Der Ausbau verbessert die Qualität der Erschliessung durch den motorisierten Verkehr. – WK2: Durch die Verbesserung der Erreichbarkeit leistet die Massnahme einen Beitrag zur Siedlungsverdichtung für eine stärkere Siedlungsentwicklung in der Kernagglomeration. – WK3: Insgesamt bleibt die Verkehrssicherheit unverändert. – WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung 				
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Koordination mit Taktverdichtung Linie 6 (V-ÖV 3.2 Muri, Doppelspurausbau Tram 6) und Verkehrsmanagement regionales Basisnetz (V-NM 1) 				
<p>Belastung bestehendes Strassennetz:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">GVM Ist 2007:</td> <td style="text-align: right;">13'775 DWV</td> </tr> <tr> <td>GVM Prognose Zielszenario 2030:</td> <td style="text-align: right;">15'425 DWV</td> </tr> </table>	GVM Ist 2007:	13'775 DWV	GVM Prognose Zielszenario 2030:	15'425 DWV
GVM Ist 2007:	13'775 DWV			
GVM Prognose Zielszenario 2030:	15'425 DWV			
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>				

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <p>–</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Reifegrad 1-2

Einzelmassnahme Kapazitätserweiterung:	Worb, Anpassung und Sanierung Kreisel Scheyenholz	V – MIV 4.4 Priorität A
---	--	----------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:
 Als flankierende Massnahme zum Umbau des Autobahnanschlusses Muri wird durch die Gemeinde die Schliessung der Feldstrasse für den Durchgangsverkehr geplant. Der Verkehr aus Gümligen fährt künftig über die Worbstrasse und den Scheyenholzkreisel auf der T10 zum Autobahnanschluss Muri. Die Verkehrsumlagerung bedingt eine grössere Leistungsfähigkeit des Knotens.

Massnahme:
 Die konkreten Massnahmen werden im Rahmen eines umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes festgelegt.

Zuständigkeiten

Federführung:
 Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II

Beteiligte Stellen:
 ASTRA, Gemeinde Worb, Gemeinde Muri bei Bern, RBS

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:
 Erarbeitung einer Planungsstudie in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und beteiligten Stellen gemäss Standardprozess.
 Eingabe Vorprojekt beim Bund 2013
 geschätzter Baubeginn 2015

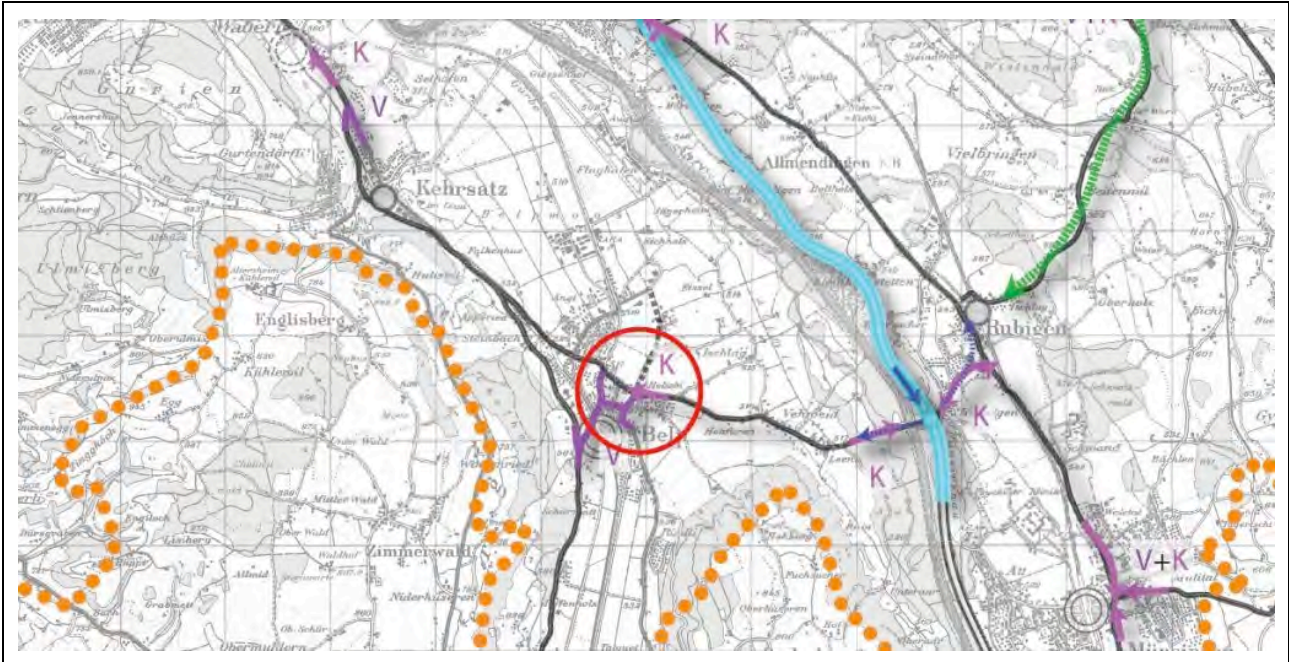
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 1.5 Mio. Fr. (+/- 50%) Kostenteiler: Anteil Bund 35 % 0.5 Mio. Fr. Anteil Kanton 65 % 1 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 0 % 0 Fr.
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026	

Beurteilung
Wirkung: – WK1: Der Ausbau verbessert die Qualität der Erschliessung durch den motorisierten Verkehr. – WK2: Durch die Verbesserung der Erreichbarkeit leistet die Massnahme einen Beitrag zur Siedlungsverdichtung für eine stärkere Siedlungsentwicklung in der Kernagglomeration. – WK3: Insgesamt bleibt die Verkehrssicherheit unverändert. – WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: – Ausbau Autobahnanschluss Muri
Belastung bestehendes Strassennetz: GVM Ist 2007: 17'550 DWV GVM Prognose Zielszenario 2030: 21'025 DWV
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

Sonstiges
Literatur / Grundlegendokumente: –
Bemerkungen / Hinweise: – Reifegrad 1-2

Einzelmassnahme Kapazitätserweiterung:	Belp, Kapazitätssteigerung Knoten Linde	V – MIV 4.5 Priorität B
---	---	---

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Der Kreisel Linde an der Rubigenstrasse ist bereits verkehrlich überlastet. Mit der geplanten neuen Erschliessungsstrasse des Flughafens Belp, welche zusätzlich am Kreisel Linde anschliessen wird, nimmt der Verkehr weiter zu. Die Kapazitätssteigerung des Knotens ist notwendig, um die Wartezeiten im Rahmen der in den Standards Kantonsstrasse festgelegten Verkehrsqualität zu halten. Mit der Verflüssigung des Verkehrs durch den Knoten steigt auch die Verkehrssicherheit und die Umweltbelastung nimmt ab.

Massnahme:

Erhöhung/Steuerung Kapazität

Zuständigkeiten

Federführung:

Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II

Beteiligte Stellen:

Gemeinde Belp

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

Erarbeitung einer Planungsstudie in Zusammenarbeit mit der Gemeinde gemäss Standardprozess.

Eingabe Vorprojekt beim Bund 2015

geschätzter Baubeginn 2017

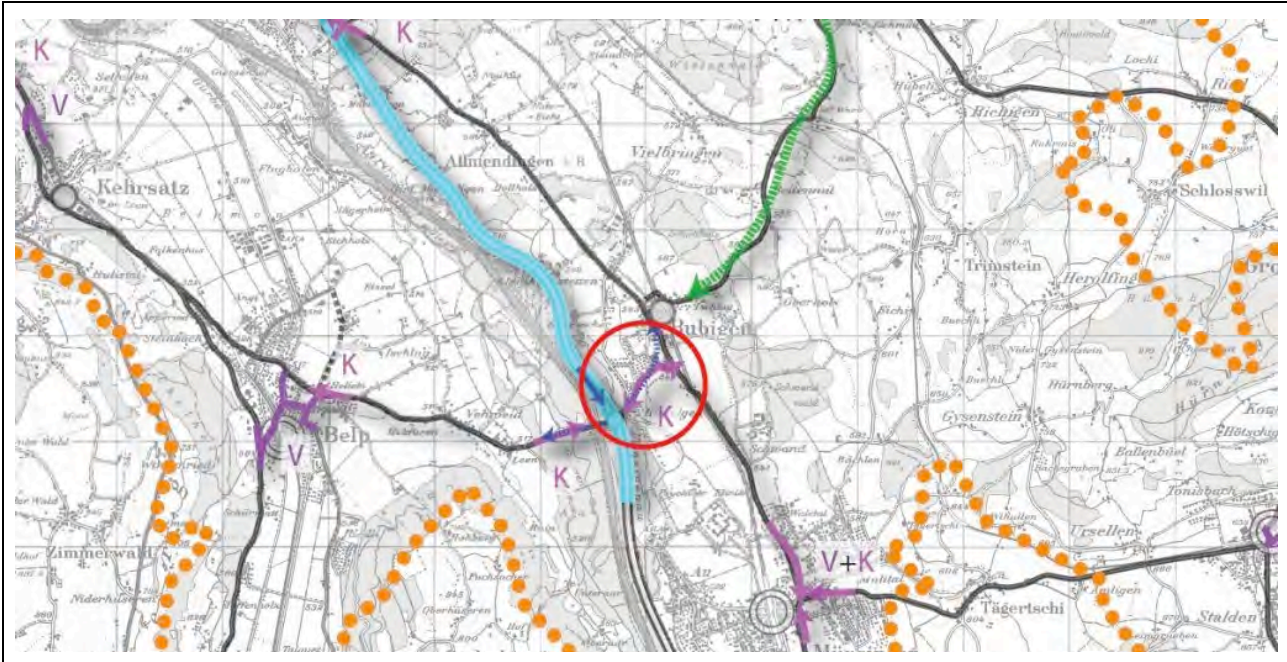
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 2 Mio. Fr. (+/- 50%)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">35 %</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">0.7 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">65 %</td> <td style="text-align: right;">1.3 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">0 %</td> <td style="text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35 %	0.7 Mio. Fr.	Anteil Kanton	65 %	1.3 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	0 %	0 Fr.
Anteil Bund	35 %	0.7 Mio. Fr.								
Anteil Kanton	65 %	1.3 Mio. Fr.								
Anteil Gemeinde	0 %	0 Fr.								
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2014</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p>										

Beurteilung				
<p>Wirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – WK1: Der Ausbau verbessert die Qualität der Erschliessung durch den motorisierten Verkehr. – WK2: Durch die Verbesserung der Erreichbarkeit leistet die Massnahme einen Beitrag zur Siedlungsverdichtung für eine stärkere Siedlungsentwicklung in der Kernagglomeration. – WK3: Insgesamt bleibt die Verkehrssicherheit unverändert. – WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung 				
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ausbau Autobahnanschluss Rubigen – V - MIV 10.2 Korridorstudie Gürbetal 				
<p>Belastung bestehendes Strassennetz:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 60%;">GVM Ist 2007:</td> <td style="text-align: right;">16'700 DWV</td> </tr> <tr> <td>GVM Prognose Zielszenario 2030:</td> <td style="text-align: right;">18'700 DWV</td> </tr> </table>	GVM Ist 2007:	16'700 DWV	GVM Prognose Zielszenario 2030:	18'700 DWV
GVM Ist 2007:	16'700 DWV			
GVM Prognose Zielszenario 2030:	18'700 DWV			
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>				

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <p>–</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Reifegrad 1-2

Einzelmassnahme Kapazitätserweiterung:	Rubigen, Korrektion Belpstrasse	V – MIV 4.6 Priorität B
---	--	-----------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Zur Gewährleistung der künftig erforderlichen Leistungsfähigkeit wird der Autobahnanschluss Rubigen ausgebaut. Der Autobahnanschluss wird durch die Kantonsstrasse Rubigen - Belp erschlossen. Die Belpstrasse weist im Abschnitt Kreisel Thunstrasse und dem Kreisel Denner Defizite im Bereich Fussgänger- und Veloverkehr auf. Der Kreisel Thunstrasse ist bereits heute bis an die Grenze der Leistungsfähigkeit ausgelastet. Mit dem Ausbau der Belpstrasse werden die Kapazität des Knotens Thunstrasse erhöht und Massnahmen zugunsten des Fussgänger- und Veloverkehrs umgesetzt.

Massnahme:

Fahrbahnverbreiterung für Velo und Trampelpfad und Ausbau Kreisel

Zuständigkeiten

Federführung:

Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II

Beteiligte Stellen:

Gemeinde Rubigen, ASTRA

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

Erarbeitung einer Planungsstudie in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten gemäss Standardprozess.

Eingabe Vorprojekt beim Bund ab 2013 möglich

geschätzter Baubeginn ab 2016 möglich

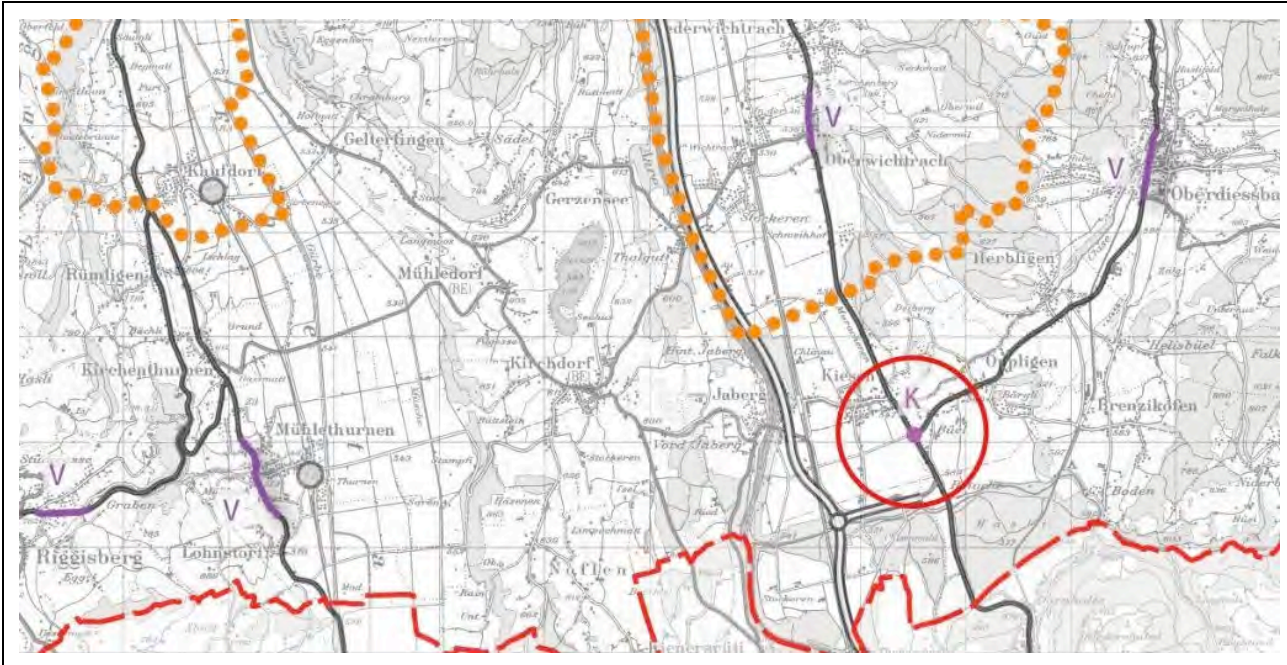
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 5 Mio. Fr. (+/- 50%) Kostenteiler: Anteil Bund 35 % 1.8 Mio. Fr. Anteil Kanton 65 % 3.2 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 0 % 0 Fr.
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung <input type="checkbox"/> 2023 – 2026	

Beurteilung
Wirkung: <ul style="list-style-type: none"> – WK1: Der Ausbau verbessert die Qualität des Veloverkehrssystems und der Erschliessung durch den motorisierten Verkehrs deutlich. – WK2: Durch die Verbesserung der Erreichbarkeit leistet die Massnahme einen Beitrag zur Siedlungsverdichtung für eine stärkere Siedlungsentwicklung in der Kernagglomeration. – WK3: Insgesamt bleibt die Verkehrssicherheit unverändert. – WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> – Ausbau Autobahnanschluss Rubigen: Bis 2016 erfolgt die Sanierung der Stammlinie der A6 im Abschnitt Rubigen bis Spiez. Im Anschluss dazu soll durch das ASTRA der geplante Ausbau des Anschlusses Rubigen erfolgen (ab 2016). Das Kantonsprojekt schliesst an den Perimeter des Ausbauprojektes ASTRA an und ist konzeptionell auf dieses Vorhaben abgestimmt. Die Planung beider Vorhaben bis auf Stufe Vorprojekt soll bis Ende 2012 vorliegen, anschliessend werden die weiteren Planungen und Genehmigungsverfahren eingeleitet. Die Ausführung kann frühestens parallel zum Ausbau des Anschlusses Rubigen ab 2016 erfolgen. In der Finanzplanung des Kantons ist das Projekt ab 2019 vorgesehen. – V - MIV 10.2 Korridorstudie Gürbetal
Belastung bestehendes Strassennetz: GVM Ist 2007: 21'250 DWV GVM Prognose Zielszenario 2030: 21'900 DWV
Priorität: <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none"> – Projektunterlagen Schwachstellenanalyse
Bemerkungen / Hinweise: <ul style="list-style-type: none"> – Reifegrad 2

Einzelmassnahme Kapazitätserweiterung:	Kiesen, Kapazitätssteigerung Kreisel Emmentalstrasse	V – MIV 4.7 Priorität B
---	---	-----------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:
 Der Knoten Emmentalstrasse genügt den längerfristig erwarteten Verkehrsmengen nicht. Mit der Umgestaltung des Knotens wird die Kapazität erhöht und die Funktionsfähigkeit der Kreuzung unter Berücksichtigung der Standards Kantonsstrassen erhalten.

Massnahme:
 Erhöhung/Steuerung Kapazität

Zuständigkeiten

Federführung: Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II	Beteiligte Stellen: Gemeinden Kiesen und Opligen
---	--

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:
 Erarbeitung einer Planungsstudie in Zusammenarbeit mit der Gemeinde gemäss Standardprozess.
 Eingabe Vorprojekt beim Bund –
 geschätzter Baubeginn 2021

<p>Koordinationsstand:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 1 Mio. Fr. (+/- 50%)</p> <p>Kostenteiler:</p> <p>Anteil Bund 0 % 0 Fr.</p> <p>Anteil Kanton 100 % 1 Mio. Fr.</p> <p>Anteil Gemeinde 0 % 0 Fr.</p>
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2014</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p>	

Beurteilung						
<p>Wirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – WK1: Der Ausbau verbessert die Qualität der Erschliessung durch den motorisierten Verkehr. – WK2: Keine Wirkung – WK3: Insgesamt bleibt die Verkehrssicherheit unverändert. – WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung 						
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p>						
<p>Belastung bestehendes Strassennetz:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 33%;">GVM Ist 2007:</td> <td style="width: 33%;">Bernstrasse 6'400 DWV</td> <td style="width: 33%;">Dorfstrasse 11'200 DWV</td> </tr> <tr> <td>GVM Prognose Zielszenario 2030:</td> <td>Bernstrasse 7'600 DWV</td> <td>Dorfstrasse 14'900 DWV</td> </tr> </table>	GVM Ist 2007:	Bernstrasse 6'400 DWV	Dorfstrasse 11'200 DWV	GVM Prognose Zielszenario 2030:	Bernstrasse 7'600 DWV	Dorfstrasse 14'900 DWV
GVM Ist 2007:	Bernstrasse 6'400 DWV	Dorfstrasse 11'200 DWV				
GVM Prognose Zielszenario 2030:	Bernstrasse 7'600 DWV	Dorfstrasse 14'900 DWV				
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>						

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <p>–</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Reifegrad 1

Einzelmassnahme Ortsdurchfahrt/
Verträglichkeit:

Laupen, Verkehrssanierung Laupen

V – MIV 5.1
Priorität A

- im Agglomerationsperimeter
 Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Die heutige Situation der Ortsdurchfahrt durch das Laupener Zentrum ist unbefriedigend. Die Belastung durch den MIV verringert die Aufenthaltsqualität und durch das Schliessen der Barriere beim Bahnübergang entstehen regelmässig Rückstaus.

Aufgrund dieser Defizite wurde ein Projekt entworfen, dessen zentraler Bestandteil die Verlegung des Bahnhofs in östliche Richtung ist (vgl. Massnahme V-ÖV 2.1.3). Dadurch verschwindet die Querung von Bahn und Strasse und der Verkehrsfluss wird verstetigt. Ausserdem wird das alte Bahnhofsareal für eine neue Nutzung frei.

Strassenseitig sollen im Rahmen einer Umgestaltung der bestehenden Kantonsstrasse die Defizite behoben werden. Insgesamt wird durch Umsetzung der Massnahmen

- der Verkehrsfluss verstetigt
- die Attraktivität für den Langsamverkehr durch Temporeduktionen und gesicherte Querungen verbessert
- die Verträglichkeit der Ortsdurchfahrt erhöht

Massnahmen:

- Umgestaltung des Knotens Neuenegg-/Bösingenstrasse mit Kreisell
- Beseitigung der Engstelle auf der Neueneggstrasse im Zentrum
- neue Bushaltestelle zur direkten Erschliessung vom Stedtli
- Neubau der Sensebrücke

Zuständigkeiten	
Federführung: Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II	Beteiligte Stellen: Gemeinde Laupen, Sensetalbahn AG (STB), AÖV, SBB, Kanton Freiburg, Private

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
Das Vorprojekt besteht. Eingabe Vorprojekt beim Bund	2013
Mitwirkung	2014
Strassenplanaufgabe	2015
geschätzter Baubeginn	2017
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 7 Mio. Fr (+/- 30%) (Kantonsstrasse) Kostenteiler: Anteil Bund 35 % 2.5 Mio. Fr. Anteil Kanton 65 % 4.5 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 0 % 0 Fr.
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026	

Beurteilung													
Wirkung:													
<ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme verbessert die Qualität des Verkehrssystems erheblich. Durch die verstärkte Verknüpfung der Verkehrssysteme steigt die Intermodalität und es ergibt sich eine Verlagerung von MIV auf den ÖV. Die Verträglichkeit der Strasse wird deutlich erhöht, insbesondere im historischen Kern des Städtchens. - WK2: Durch die Massnahme kann eine grosse Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. - WK3: Die Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. - WK4: Dank der Verbesserung des Modal-Splits zugunsten des ÖV sinkt die Luft- und Lärmbelastung und die Umweltbelastung wird leicht reduziert. 													
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:													
<ul style="list-style-type: none"> - Massnahme Laupen ÖV- Knotenpunkt (V-ÖV 2.1.3) - Mit Verlegung der Bahnanlage kann im Bereich des ehemaligen Bahnareals eine städtebauliche Entwicklung in die Wege geleitet werden (vgl. MB S3) (Federführung Gemeinde Laupen) - Massnahme Hochwasserschutz und Verbesserung des Zugangs zur Sense sowie ökologische und gestalterische Aufwertung des Senseufers (Federführung Gemeinde Laupen). Die Hochwasserschutzmassnahme erfordert den Neubau der Sensebrücke. 													
Belastung bestehendes Strassennetz:													
	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">Murtenstrasse</td> <td style="text-align: center;">Neuengasse</td> <td style="text-align: center;">Bösingenstrasse</td> </tr> <tr> <td>GVM Ist 2007:</td> <td style="text-align: center;">5'000 DWV</td> <td style="text-align: center;">7'700 DWV</td> <td style="text-align: center;">6'300 DWV</td> </tr> <tr> <td>GVM Prognose Zielszenario 2030:</td> <td style="text-align: center;">6'500 DWV</td> <td style="text-align: center;">10'700 DWV</td> <td style="text-align: center;">8'900 DWV</td> </tr> </table>		Murtenstrasse	Neuengasse	Bösingenstrasse	GVM Ist 2007:	5'000 DWV	7'700 DWV	6'300 DWV	GVM Prognose Zielszenario 2030:	6'500 DWV	10'700 DWV	8'900 DWV
	Murtenstrasse	Neuengasse	Bösingenstrasse										
GVM Ist 2007:	5'000 DWV	7'700 DWV	6'300 DWV										
GVM Prognose Zielszenario 2030:	6'500 DWV	10'700 DWV	8'900 DWV										

Priorität:

A

B

C

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

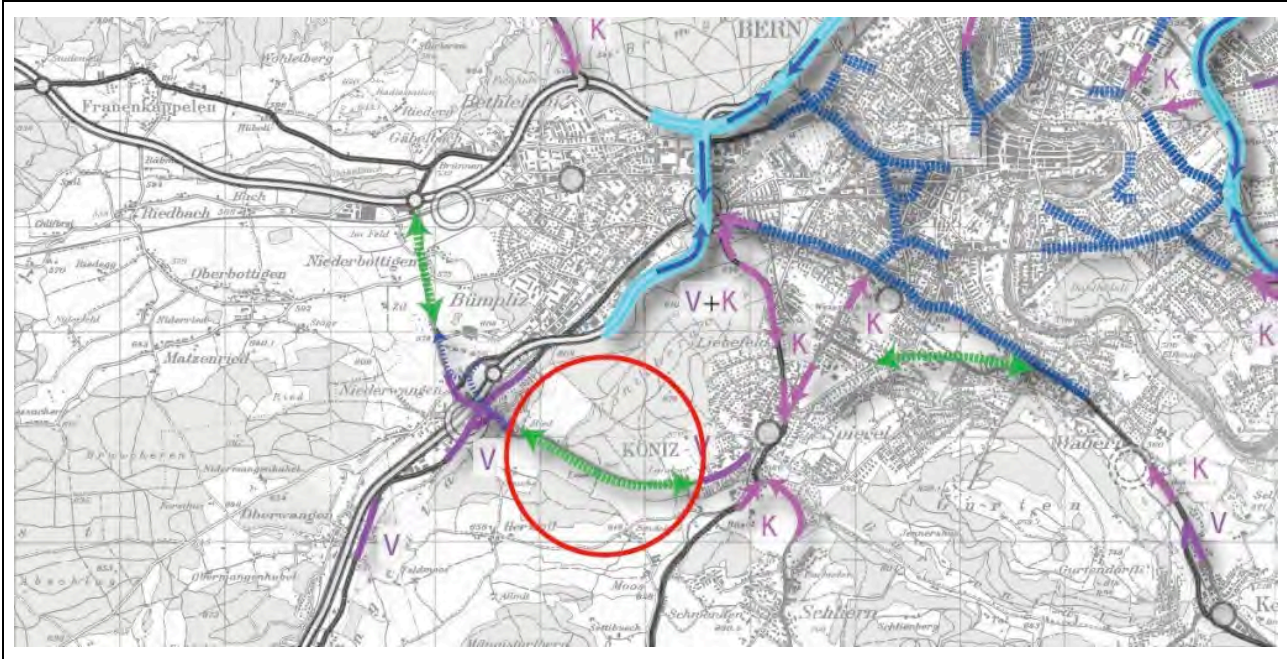
- Studienauftrag "Verkehrssanierung und städtebauliche Entwicklung Laupen 2010", April 2010
- Bericht des Beurteilungsgremiums zum Studienauftrag "Verkehrssanierung und städtebauliche Entwicklung Laupen 2010", 14. September 2010
- Masterplan "Verkehrssanierung und städtebauliche Entwicklung", März 2012
- Unterlagen OIK II

Bemerkungen / Hinweise:

- Reifegrad 2

Massnahmenpaket Ortsdurchfahrt/ Verträglichkeit Liste A:	Köniz, regionale Verbindung Landorfstrasse	V – MIV 5.2a Priorität A
---	---	------------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung	
<p>Zielsetzung:</p> <p>Sanierung der regionalen Verbindung zwischen Köniz und Niederwangen. Erhöhung der Verkehrssicherheit dieser Achse als wichtige Tangentialroute für den Veloverkehr. Stärkung/Schaffung von Innerortsbereichen Köniz-Landorf und Ried-Riedmoosbrücke sowie Verbesserungen von ÖV-Haltestellen und Verkehrslenkung.</p>	
<p>Massnahme:</p> <p>Strassensanierung mit durchgehend attraktiven Velostreifen (heute zu schmale Streifen) und der Bebauung angepasstes Geschwindigkeitsregime mit Torsituationen. Verkehrslenkungsmassnahmen und behindertengerechte Ausgestaltung der ÖV-Haltestellen Mösli und Landorf.</p>	
Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Gemeinde Köniz</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>OIK II (Fachstelle Velo)</p>
Realisierung	
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <p>Erarbeiten eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes über den ganzen Perimeter (2011)</p> <p>Erarbeitung Vorprojekt, Bauprojekt (in Etappen)</p> <p>Eingabe Vorprojekt beim Bund 2013</p> <p>geschätzter Baubeginn 2015</p>	

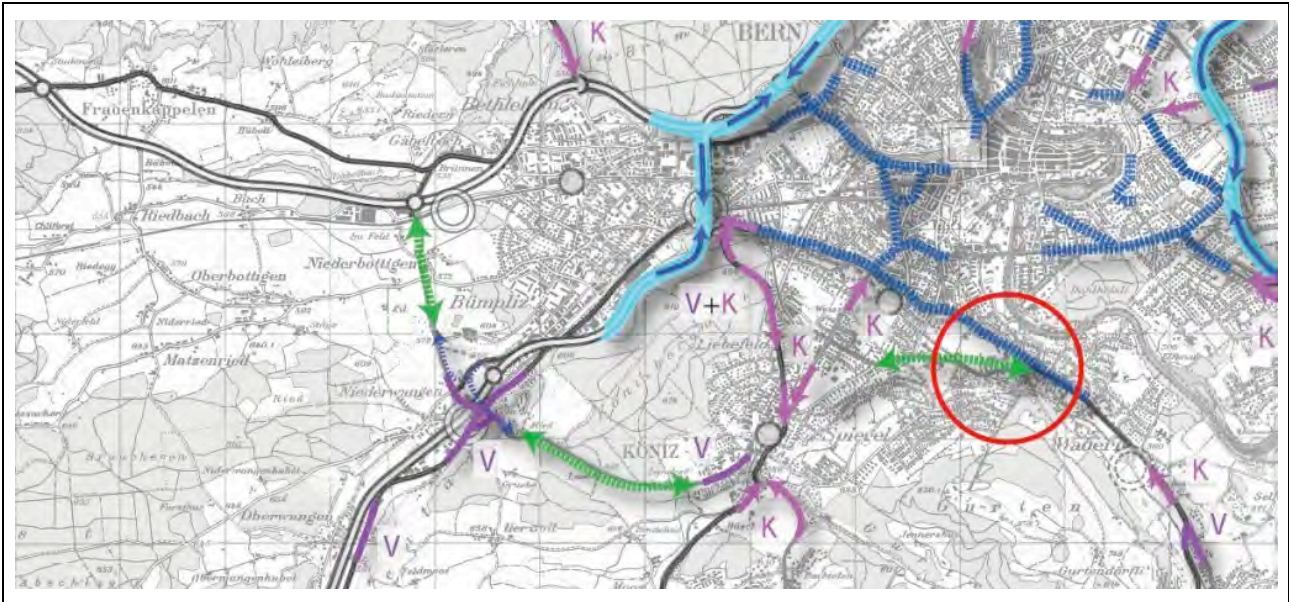
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 2 Mio. Fr. (+/- 50%) Kostenteiler: <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">35 %</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">0.7 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">32.5 %</td> <td style="text-align: right;">0.65 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">32.5 %</td> <td style="text-align: right;">0.65 Mio. Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35 %	0.7 Mio. Fr.	Anteil Kanton	32.5 %	0.65 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	32.5 %	0.65 Mio. Fr.
Anteil Bund	35 %	0.7 Mio. Fr.								
Anteil Kanton	32.5 %	0.65 Mio. Fr.								
Anteil Gemeinde	32.5 %	0.65 Mio. Fr.								
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026										

Beurteilung
Wirkung: <ul style="list-style-type: none"> – WK1: Höhere Attraktivität des Langsamverkehrs durch eine Reduktion der Dominanz des MIV und dadurch Erhöhung der Sicherheit. Verbesserung des Verkehrsregimes Köniz/Liebefeld und Niederwangen infolge Verkehrsmanagement auf Landorfstrasse (Pfortner). – WK2: Mit einer verträglicheren Verkehrsabwicklung auf der Verbindung von Niederwangen nach Köniz Zentrum, werden Bedingungen geschaffen für eine stärkere Siedlungskonzentration in den Kerngemeinden. Das angrenzende Gebiet Ried wird stark davon profitieren – WK3: Der Ausbau zugunsten des Veloverkehrs verbessert die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr. – WK4: Mit besseren Bedingungen für den LV und ÖV resultiert eine leichte Verbesserung der Umwelt.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> – Alternative Veloroute Weiermatt – Ried – Überbauung Ried – Verkehrssteuerung/Management Raum Köniz-Liebefeld – Die Massnahme bezieht sich nur auf den Gemeindestrassenabschnitt zwischen Kreisel Landorf und Kreisel Bruggbühl. Für den Kantonsstrassenteil läuft bereits ein entsprechendes Projekt.
Belastung bestehendes Strassennetz: GVM Ist 2007: 6'600 DWV GVM Prognose Zielszenario 2030: 9'200 DWV
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente:
Bemerkungen / Hinweise: <ul style="list-style-type: none"> – Teilabschnitt Weiermatt bis Mösliweg wird aufgrund der Koordination mit Wasserleitungen bereits 2012 ausgeführt (Eigenleistung). – Reifegrad 2

Massnahmenpaket Ortsdurchfahrt/ Verträglichkeit Liste A:	Köniz, Wabern, Kirchstrasse	V – MIV 5.2b Priorität A
---	------------------------------------	------------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung	
Zielsetzung: Neugestaltung und Sanierung der regionalen Verbindung zwischen Köniz Wabern und Köniz Steinhölzli, Erhöhung der Verkehrssicherheit dieser Achse als Schulweg und wichtige Tangentialroute für den Veloverkehr, Stärkung/Schaffung von Innerortsbereichen, attraktive Anbindung der Haltestelle Gurtenbahn, Seftigenstrasse mit der Gurtenbahn.	
Massnahmen: Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr Aufwertung der Ortsverbindung Wabern – Steinhölzli und des Vorbereiches der Talstation Gurtenbahn	
Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde Köniz (Gemeindestrasse)	Beteiligte Stellen: Fachstelle Verkehrsmanagement Kt. Bern (LSA Seftigen- und Dorfstrasse), Gurtenbahn Bern AG
Realisierung	
Planungsstand: – Abschnitt BLS-Unterführung bis Einmündung Seftigenstrasse als Vorprojekt vorliegend – Bereich Gurtenbühl 2010/2011 realisiert – Mitwirkung Juni, Juli 2011 – Eingabe Bauprojekt beim Bund 2013 – geschätzter Baubeginn 2015	

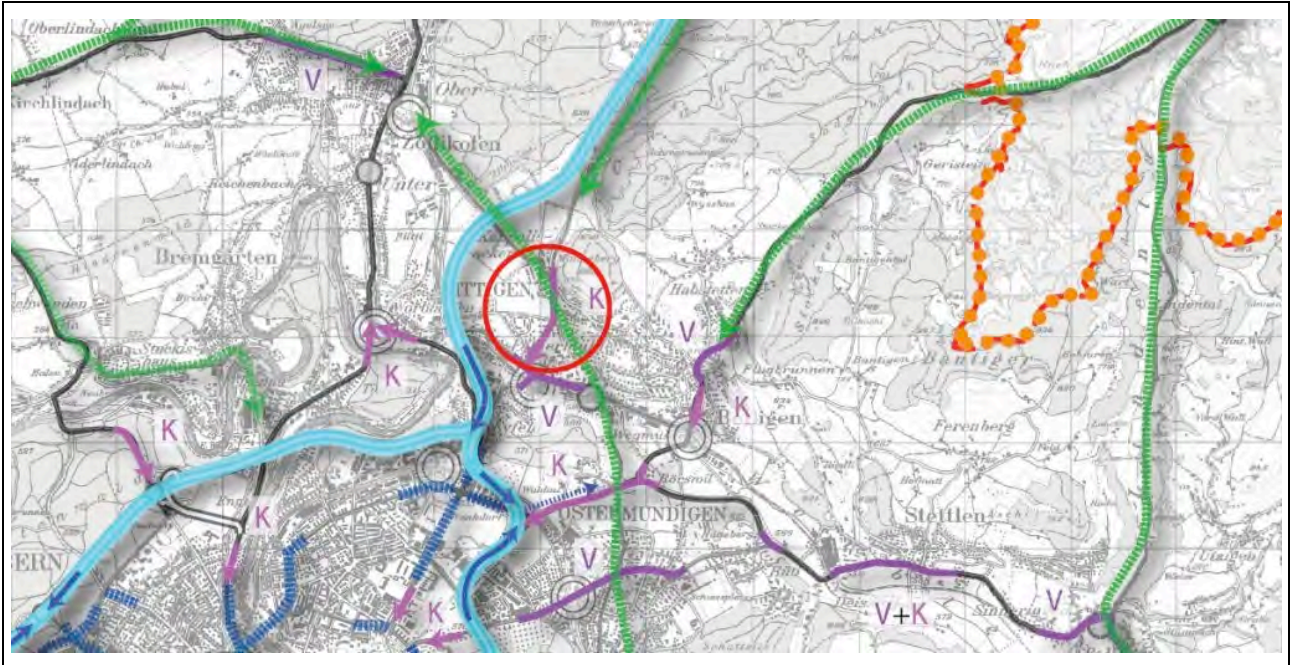
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: – Kirchstrasse III (BLS-Unterführung bis Wabernstock) + Dorfstrasse (Wabernstock bis Einmündung Seftigenstrasse): 3.5 Mio. Fr. (+/- 20%) (Perimeter regionales Basisnetz) – Dorfstrasse (oberhalb Wabernstock) + Gurtenvorplatz: 1.5 Mio. Fr. (Eigenleistung)									
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026	Kostenteiler: Kirchstrasse III <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 30%; text-align: right;">35 %</td> <td style="width: 40%; text-align: right;">1.2 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">32.5 %</td> <td style="text-align: right;">1.15 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">32.5 %</td> <td style="text-align: right;">1.15 Mio. Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35 %	1.2 Mio. Fr.	Anteil Kanton	32.5 %	1.15 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	32.5 %	1.15 Mio. Fr.
Anteil Bund	35 %	1.2 Mio. Fr.								
Anteil Kanton	32.5 %	1.15 Mio. Fr.								
Anteil Gemeinde	32.5 %	1.15 Mio. Fr.								

Beurteilung
Wirkung: – WK1: Die Massnahme bewirkt eine starke Verbesserung für den Velo- und für den Fussverkehr. Tramhaltestelle und Gurtenbahn werden besser miteinander verbunden. – WK2: Die Tramhaltestelle und die Gurtenbahn werden durch die gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raums attraktiv miteinander verbunden und der Ortsteil wird stark aufgewertet. Mit der Neugestaltung wird der überregionalen Bedeutung des Gurten für die Freizeitnutzung Rechnung getragen. – WK3: Die Massnahme erhöht die Verkehrssicherheit und bewirkt eine Verkehrsberuhigung. Durch die Umgestaltung wird der neue Verkehr, der durch den Umbau des Gurtenareals entsteht von Anfang an sicher aus dem Gelände geführt. – WK4: Durch die attraktivere Wegführung steigt der Anteil Personen, die den Gurten mit dem ÖV besuchen zu Lasten des MIV, was sich positiv auf die Umwelt auswirkt.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:
Belastung bestehendes Strassennetz: GVM Ist 2007: 4'100 DWV GVM Prognose Zielszenario 2030: 5'000 DWV
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

Sonstiges
Literatur / Grundlegendokumente: – AP V+S 2007, Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr, Nr. 62f
Bemerkungen / Hinweise: – Die ehemalige LV-Massnahme wurde einer gesamtheitlichen Betrachtung unterzogen und beinhaltet Massnahmen für die verträglichere Gestaltung von LV, MIV und ÖV – Reifegrad 2

Massnahmenpaket Ortsdurchfahrt/
Verträglichkeit Liste A: **Ittigen, Grauholzstrasse** **V – MIV 5.2c**
Priorität A

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung	
Zielsetzung: Sanierung der regionalen Verbindung und Erhöhung des Durchgangswiderstands und der Verkehrssicherheit.	
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> – Dosierungsanlagen erstellen – Verkehrsberuhigung (Tempo 40) – Neuaufteilung des bestehenden Strassenquerschnittes 	

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde Ittigen (Gemeindestrasse)	Beteiligte Stellen: RBS

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
Planungsstand	Machbarkeitsstudie
Eingabe Vorprojekt beim Bund	2013
geschätzter Baubeginn	2015

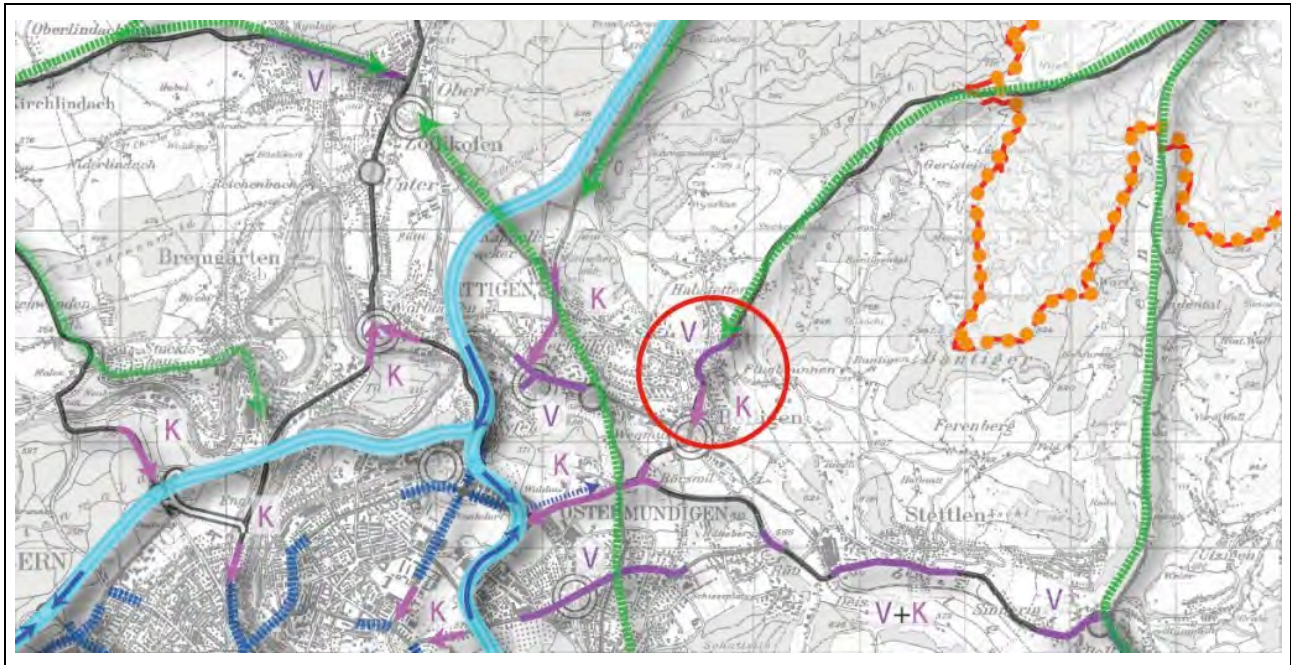
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 2 Mio. Fr. (+/-50%)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">35 %</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">0.7 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">32.5 %</td> <td style="text-align: right;">0.65 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">32.5 %</td> <td style="text-align: right;">0.65 Mio. Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35 %	0.7 Mio. Fr.	Anteil Kanton	32.5 %	0.65 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	32.5 %	0.65 Mio. Fr.
Anteil Bund	35 %	0.7 Mio. Fr.								
Anteil Kanton	32.5 %	0.65 Mio. Fr.								
Anteil Gemeinde	32.5 %	0.65 Mio. Fr.								
<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung</p> <p><input type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p>										

Beurteilung				
<p>Wirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – WK1: Die Massnahme bewirkt eine Verbesserung zugunsten des Veloverkehrs. So resultieren beispielsweise aus der Umsetzung dank niedriger Geschwindigkeit sicherere Fussgängerquerungen. – WK2: Die Massnahme hat eine geringfügige Wirkung auf die Siedlungsentwicklung nach innen. – WK3: Durch die Massnahme wird die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für den Langsamverkehr verbessert. – WK4: Dank eines niedrigeren Geschwindigkeitsniveaus und einem stetigeren Verkehrsfluss bewirkt die Massnahme eine leichte Verbesserung der Umweltbelastung. 				
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verkehrsmanagement Region Bern, Perimeter Nord (V-NM 1) 				
<p>Belastung bestehendes Strassennetz:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">GVM Ist 2007:</td> <td style="text-align: right;">12'950 DWV</td> </tr> <tr> <td>GVM Prognose Zielszenario 2030:</td> <td style="text-align: right;">15'250 DWV</td> </tr> </table>	GVM Ist 2007:	12'950 DWV	GVM Prognose Zielszenario 2030:	15'250 DWV
GVM Ist 2007:	12'950 DWV			
GVM Prognose Zielszenario 2030:	15'250 DWV			
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>				

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bericht Tempo 40 Grauholzstrasse, September 2011
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Reifegrad 2

Massnahmenpaket Ortsdurchfahrt/ Verträglichkeit Liste A:	Bolligen, Umgestaltung Bolligen-/Krauchtalstrasse	V – MIV 5.2d Priorität A
---	---	------------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <p>Die Leistungsfähigkeit des Knotens Sternenplatz liegt in der Abendspitze nahe der Belastungsgrenze. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ortsdurchfahrt behindert den öffentlichen Verkehr und erzeugt im Siedlungskern eine Trennwirkung. Die Bolligenstrasse und die Krauchtalstrasse weisen gemäss Standards Kantonsstrassen Defizite bezüglich Kapazität und den Sicherheitsbedürfnissen des Fussgänger- und Veloverkehrs auf. Mit einem umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzept werden Massnahmen erarbeitet, welche die Erhöhung der Priorisierung des öffentlichen Verkehrs und die Gewährleistung der Anschlüsse bei der Station Bolligen gewährleisten. Das Konzept zeigt auf, wie die bestehenden Defizite siedlungsverträglich gelöst oder vermindert werden können.</p>
<p>Massnahmen:</p> <p>Die konkreten Massnahmen werden im Rahmen eines umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes festgelegt. Das Konzept beinhaltet u.a folgende Elemente:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Neugestaltung des Sternenplatzes mit einer integrierten Verkehrslösung – Ersatz der bestehenden Lichtsignalanlage durch einen Kreisverkehrsplatz – Sicherung der Fussgängerübergänge durch Schutzinseln – Zusammenführen der ÖV-Haltestellen am Sternenplatz

Zuständigkeiten	
Federführung: Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II	Beteiligte Stellen: Gemeinde Bolligen, RBS

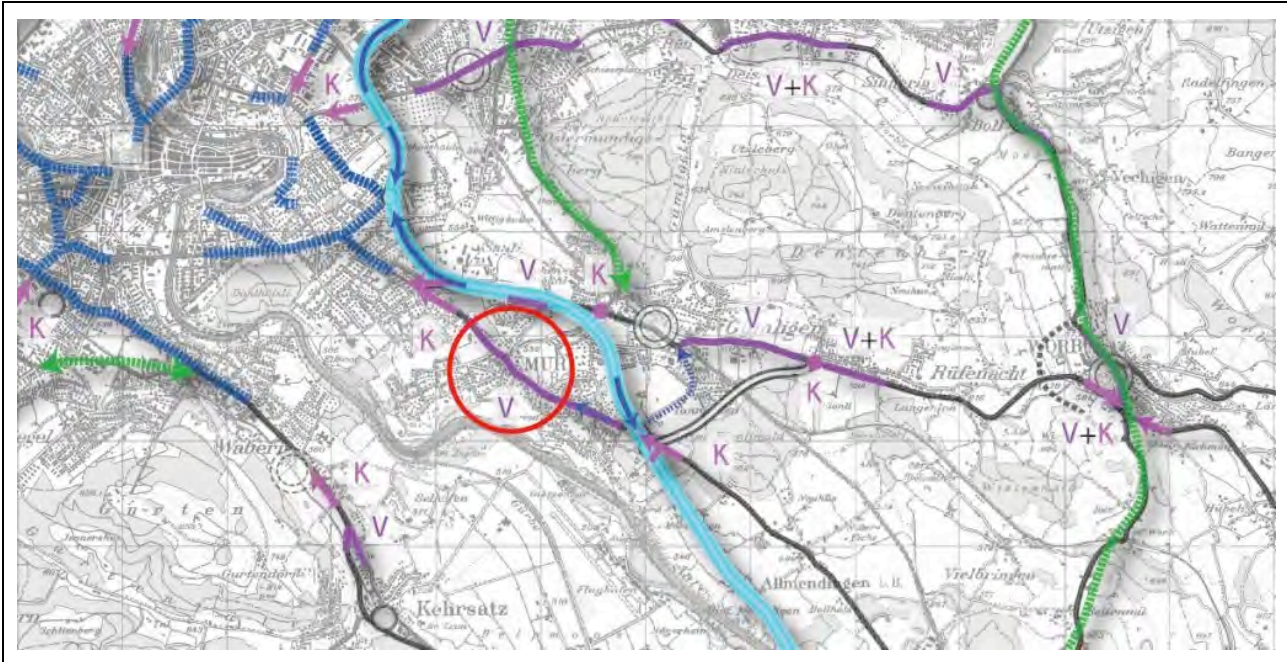
Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Mitwirkung 2012 Eingabe Vorprojekt beim Bund 2012 Genehmigung Strassenplan 2013 geschätzter Baubeginn 2015	
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 5 Mio. Fr. (+/-50%) Kostenteiler: Anteil Bund 35 % 1.8 Mio. Fr. Anteil Kanton 65 % 3.2 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 0 % 0 Fr.
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026	

Beurteilung
Wirkung: – WK1: Die Massnahme vermindert die Dominanz des MIV und verbessert die Verträglichkeit der Strasse im Siedlungsgebiet. Die Umgestaltung der Kantonsstrasse und die Busbevorzugung führen zu einer Verstetigung für den ÖV und ermöglichen einen stabileren Fahrplan. – WK2: Die Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung der Siedlungsentwicklung nach innen durch verträglichere Strassen im Siedlungsgebiet, beispielsweise Ortsdurchfahrten mit verstetigtem Verkehrsablauf. – WK3: Umgestaltungen mit weniger dominanter Strasse wirken sich positiv auf die Sicherheit aus. Erfahrungen mit umgestalteten Kantonsstrassen mit verstetigtem Verkehrsablauf zeigen eine leichte Reduktion der Unfälle und vor allem der Unfallschwere. – WK4: Mit der Verbesserung der Bedingungen für den ÖV und den LV - ohne einen Ausbau der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur - resultiert eine leichte Verbesserung.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: – Verkehrsmanagement Region Bern, Perimeter Nord (V-NM 1)
Belastung bestehendes Strassennetz: GVM Ist 2007: 4'500 - 11'600 DWV GVM Prognose Zielszenario 2030: 5'950 - 14'050 DWV
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: – Projektunterlagen OIK II
Bemerkungen / Hinweise: – Reifegrad 2

Massnahmenpaket Ortsdurchfahrt/
Verträglichkeit Liste A: **Muri, Sanierung Schlossmauer** **V – MIV 5.2e**
Priorität A

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:
Die Kirchen- und Schlossmauer ist seit längerem sanierungsbedürftig und steht zudem unter Denkmalschutz. Im Strassenabschnitt zwischen dem Sternenplatz und der Kirche Muri bestehen ein hohes Schutzbedürfnis der zu Fuss Gehenden und ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis des Veloverkehrs. In der Regel sind den Verkehrsarten vorbehalten Flächen notwendig, um diese Bedürfnisse abzudecken. Der Oberingenieurkreis II wird Mitte 2012 eine Planung auslösen, um in Zusammenarbeit mit der Gemeinde eine Lösung für die gesamtheitliche Sanierung des Strassenabschnittes zu erarbeiten. Die zu entwickelnden Massnahmen müssen dem Denkmalschutz und den Sicherheitsbedürfnissen der Strassenbenutzenden gerecht werden.

Massnahmen:
Die Planung erfolgt im Rahmen eines Gesamtkonzeptes in Zusammenarbeit mit der Gemeinde und der Denkmalpflege.

Zuständigkeiten

<p>Federführung: Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II</p>	<p>Beteiligte Stellen: Gemeinde Muri bei Bern, RBS, Bernmobil, Grundeigentümer</p>
---	---

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:
Erarbeitung einer Planungsstudie in Zusammenarbeit aller Beteiligten gemäss Standardprozess.
Eingabe Vorprojekt beim Bund 2013
geschätzter Baubeginn 2015

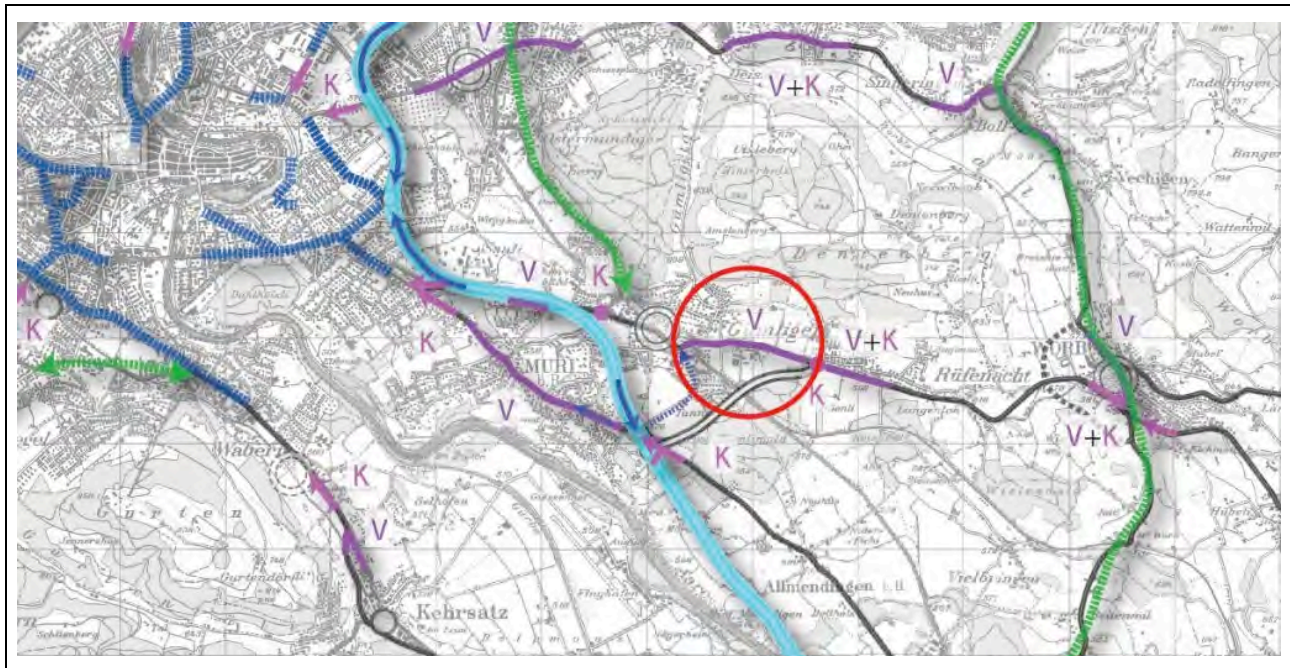
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 2.9 Mio. Fr. (+/-50%) Kostenteiler: Anteil Bund 35 % 1 Mio. Fr. Anteil Kanton 65 % 1.9 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 0 % 0 Fr.
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026	

Beurteilung
Wirkung: – WK1: Die Massnahme vermindert die Dominanz des MIV und verbessert die Verträglichkeit der Strasse im Siedlungsgebiet. – WK2: Keine Wirkung – WK3: Die Massnahme verbessert die Verkehrssicherheit, insbesondere zugunsten der Zu Fuss Gehenden und des Veloverkehrs. – WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: – Abhängigkeit zu Massnahme V – ÖV 3.2 Muri, Doppelspurausbau Tram 6
Belastung bestehendes Strassennetz: GVM Ist 2007: 10'000 DWV GVM Prognose Zielszenario 2030: 11'950 DWV
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: – Vorprojekt OIK II
Bemerkungen / Hinweise: – Reifegrad 1-2

Massnahmenpaket Ortsdurchfahrt/ Verträglichkeit Liste A:	Muri, Strassenkorrektio Haco-Scheyenholz	V – MIV 5.2f Priorität A
---	--	------------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Als flankierende Massnahme zum Umbau des Autobahnanschlusses Muri wird durch die Gemeinde die Schliessung der Feldstrasse für den Durchgangsverkehr geplant. Der Verkehr aus Gümligen fährt künftig über die Worbstrasse und den Scheyenholzkreisel auf der T10 zum Autobahnanschluss Muri. Die Verkehrsumlagerung erhöht die Verkehrsbelastung auf der Worbstrasse, die bereits heute gemäss Standards Kantonsstrassen Defizite im Bereich Veloverkehr und Fussverkehr in Längsrichtung aufweist.

Massnahmen:

Die Massnahmen werden im Rahmen eines umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes festgelegt.

Zuständigkeiten

Federführung:

Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II

Beteiligte Stellen:

Gemeinde Muri bei Bern, RBS

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

Erarbeitung einer Planungsstudie in Zusammenarbeit aller Beteiligten gemäss Standardprozess.

Eingabe Vorprojekt beim Bund 2013

geschätzter Baubeginn 2015

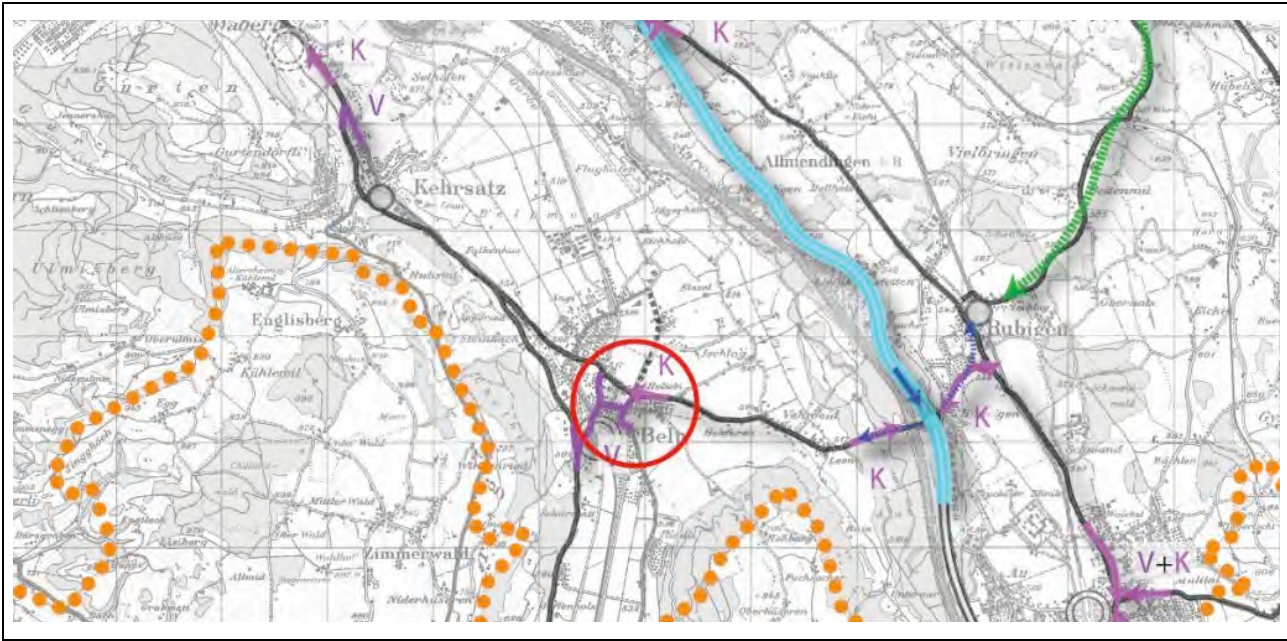
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 3 Mio. Fr. (+/-50%)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">35 %</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">1 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">65 %</td> <td style="text-align: right;">2 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">0 %</td> <td style="text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35 %	1 Mio. Fr.	Anteil Kanton	65 %	2 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	0 %	0 Fr.
Anteil Bund	35 %	1 Mio. Fr.								
Anteil Kanton	65 %	2 Mio. Fr.								
Anteil Gemeinde	0 %	0 Fr.								
<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p>										

Beurteilung
<p>Wirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – WK1: Die Massnahme vermindert die Dominanz des MIV und verbessert die Verträglichkeit der Strasse im Siedlungsgebiet. – WK2: Mit der Umgestaltung des Strassenraumes wird eine Aufwertung des öffentlichen Raumes erreicht. – WK3: Die Massnahme verbessert die Verkehrssicherheit, insbesondere zugunsten der Zufussgehenden und des Veloverkehrs. – WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ausbau Autobahnanschluss Muri
<p>Belastung bestehendes Strassennetz:</p> <p>GVM Ist 2007: 5'000 - 6'250 DWV GVM Prognose Zielszenario 2030: 6'650 - 8'100 DWV</p>
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlegendokumente:</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Reifegrad 1-2

Massnahmenpaket Ortsdurchfahrt/
Verträglichkeit Liste A: **Belp, Sanierung Käsereistrasse** **V – MIV 5.2g**
Priorität A

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung	
<p>Zielsetzung:</p> <p>Die Abschnitte zwischen Lindenkreisel und Knoten Dorf-/Sägetstrasse auf der Käserei- und Dorfstrasse sind in einem sehr schlechten Zustand und weisen gemäss Standards zahlreiche Defizite auf. Mit Umsetzung des Projektes werden diese Defizite behoben und gleichzeitig der Strassenkörper saniert. Konkret wird die Sicherheit für den Langsamverkehr erhöht, die Integration in die bestehenden städtebaulichen Strukturen verbessert und damit die Identität gestärkt.</p>	
<p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Umgestaltung des Strassenraums mit Kernfahrbahn und überbreiten Randlinien – Gesicherte Strassenquerungen und Mehrzweckmittelstreifen – Verbesserung der Sichtverhältnisse 	

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Gemeinde Belp, AÖV</p>

Realisierung	
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p>	
Eingabe Vorprojekt beim Bund	2012
Auflage des Strassenplans	2012
geschätzter Baubeginn	2015

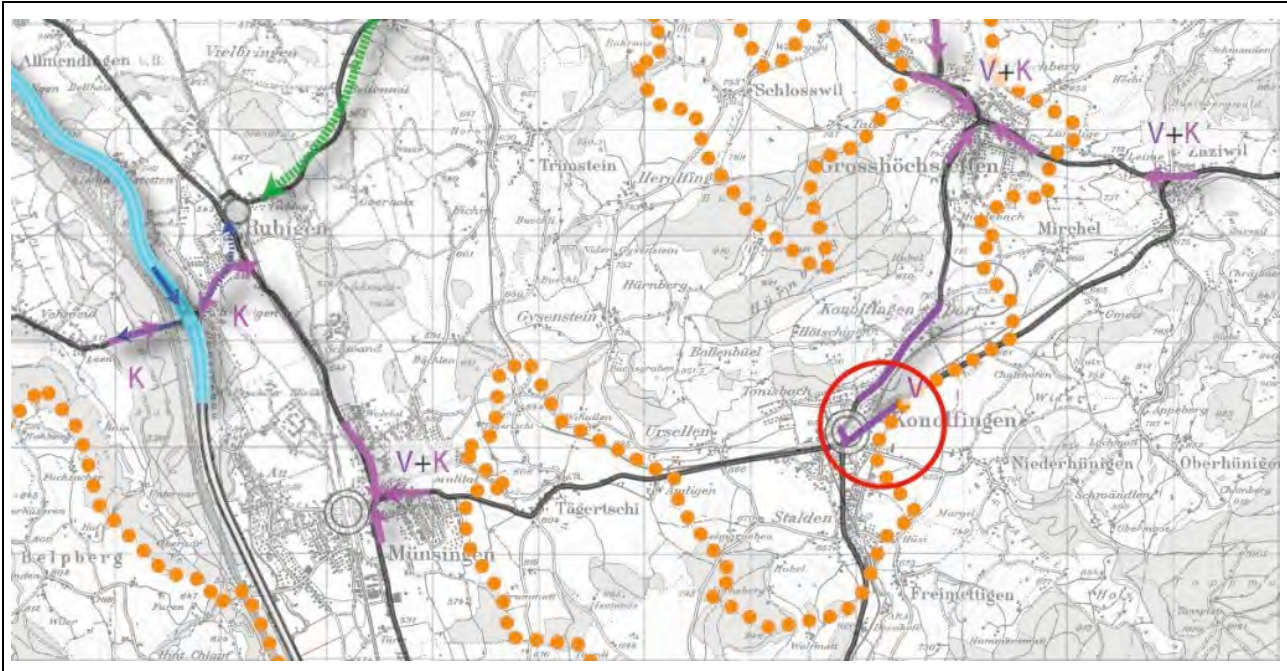
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 2.2 Mio. Fr. (+/-50%)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">35 %</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">0.8 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">65 %</td> <td style="text-align: right;">1.4 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">0 %</td> <td style="text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35 %	0.8 Mio. Fr.	Anteil Kanton	65 %	1.4 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	0 %	0 Fr.
Anteil Bund	35 %	0.8 Mio. Fr.								
Anteil Kanton	65 %	1.4 Mio. Fr.								
Anteil Gemeinde	0 %	0 Fr.								
<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung</p> <p><input type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p>										

Beurteilung									
<p>Wirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – WK1: Mit der Sanierung der Kantonsstrasse wird der Verkehr verstetigt und attraktivere Bedingungen für den LV geschaffen. Die Massnahme vermindert die Dominanz des MIV und verbessert die Verträglichkeit der Strasse im Siedlungsgebiet. – WK2: Mit der Umgestaltung des Strassenraumes wird eine Aufwertung des öffentlichen Raumes erreicht. – WK3: Die Umgestaltungen mit weniger dominanten Strassen wirken sich positiv auf die Sicherheit aus. – WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung 									
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Korridorstudie Gürbetal (V-MIV 10.2) 									
<p>Belastung bestehendes Strassennetz:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;"></th> <th style="width: 35%; text-align: center;">Käsereistrasse</th> <th style="width: 35%; text-align: center;">Dorfstrasse</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>GVM Ist 2007:</td> <td style="text-align: center;">9'800 DWV</td> <td style="text-align: center;">4'750 DWV</td> </tr> <tr> <td>GVM Prognose Zielszenario 2030:</td> <td style="text-align: center;">11'300 DWV</td> <td style="text-align: center;">5'700 DWV</td> </tr> </tbody> </table>		Käsereistrasse	Dorfstrasse	GVM Ist 2007:	9'800 DWV	4'750 DWV	GVM Prognose Zielszenario 2030:	11'300 DWV	5'700 DWV
	Käsereistrasse	Dorfstrasse							
GVM Ist 2007:	9'800 DWV	4'750 DWV							
GVM Prognose Zielszenario 2030:	11'300 DWV	5'700 DWV							
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>									

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Projektunterlagen OIK II
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Reifegrad 2

Massnahmenpaket Ortsdurchfahrt/ Verträglichkeit Liste A:	Konolfingen, Sanierung Emmentalstrasse	V – MIV 5.2h Priorität A
---	---	-------------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Die Emmentalstrasse weist zwischen Kreuzplatz und dem östlichen Ende des Innerortsbereichs Defizite für Velofahrende und Zufussgehende auf. Mit Umsetzung der Massnahme werden diese Defizite behoben oder soweit möglich reduziert und dadurch

- die Verkehrssicherheit generell verbessert
- die Attraktivität für den Langsamverkehr erhöht

Massnahmen:

- Punktuelle Ergänzung des Trottoirs durch Gehweg und bauliche Querungshilfen.
- Umgestaltung der Fahrbahn durch Markierung im bestehenden Querschnitt: überbreite Randlinien und Kernfahrbahn.

Zuständigkeiten

Federführung:

Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II

Beteiligte Stellen:

Gemeinde Konolfingen

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

Erarbeitung des Bauprojektes in Zusammenarbeit mit der Gemeinde gemäss Standardprozess.

Eingabe Vorprojekt beim Bund 2012
geschätzter Baubeginn 2015

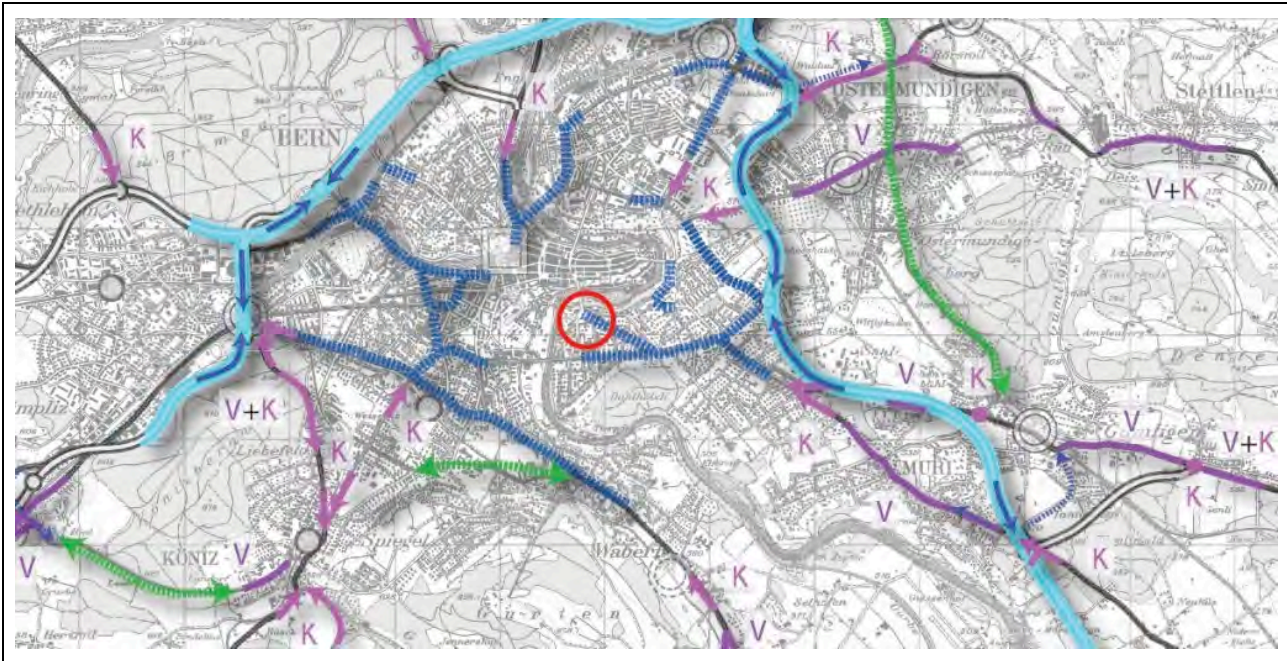
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 1.5 Mio. Fr. (+/-50%) Kostenteiler: Anteil Bund 35 % 0.5 Mio. Fr. Anteil Kanton 65 % 1 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 0 % 0 Fr.
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026	

Beurteilung
Wirkung: – WK1: Mit der Sanierung der Kantonsstrasse wird der Verkehr verstetigt und attraktivere Bedingungen für den LV geschaffen. Die Massnahme vermindert die Dominanz des MIV und verbessert die Verträglichkeit der Strasse im Siedlungsgebiet. – WK2: Mit der Umgestaltung des Strassenraumes wird eine Aufwertung des öffentlichen Raumes erreicht. – WK3: Die Umgestaltungen mit weniger dominanten Strassen wirken sich positiv auf die Sicherheit aus. – WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: – V - MIV 10.1 Korridorstudie Konolfingen, Grosshöchstetten, Bowil
Belastung bestehendes Strassennetz: GVM Ist 2007: 5'500 DWV GVM Prognose Zielszenario 2030: 6'400 DWV
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: – Projektunterlagen Schwachstellenanalyse
Bemerkungen / Hinweise: – Reifegrad 1-2

Einzelmassnahme Ortsdurchfahrt/ Verträglichkeit:	Bern, Helvetiaplatz	V – MIV 5.3 Priorität B
---	----------------------------	-----------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung

- Zielsetzung:
- Attraktivitätssteigerung, insbesondere für den ÖV und den LV
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit

- Massnahmen:
- Neugestaltung, weitere Aufwertung des historischen Helvetiaplatzes
 - behindertengerechte Haltestellen
 - Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr

Zuständigkeiten

Federführung: Stadt Bern, Stadtplanung	Beteiligte Stellen: Tiefbauamt, Denkmalpflege, Verkehrsplanung, Bernmobil
---	---

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:	
Planungsstand	MIP, Konzept
Eingabe Vorprojekt beim Bund	ca. 2018
geschätzter Baubeginn	ca. 2021

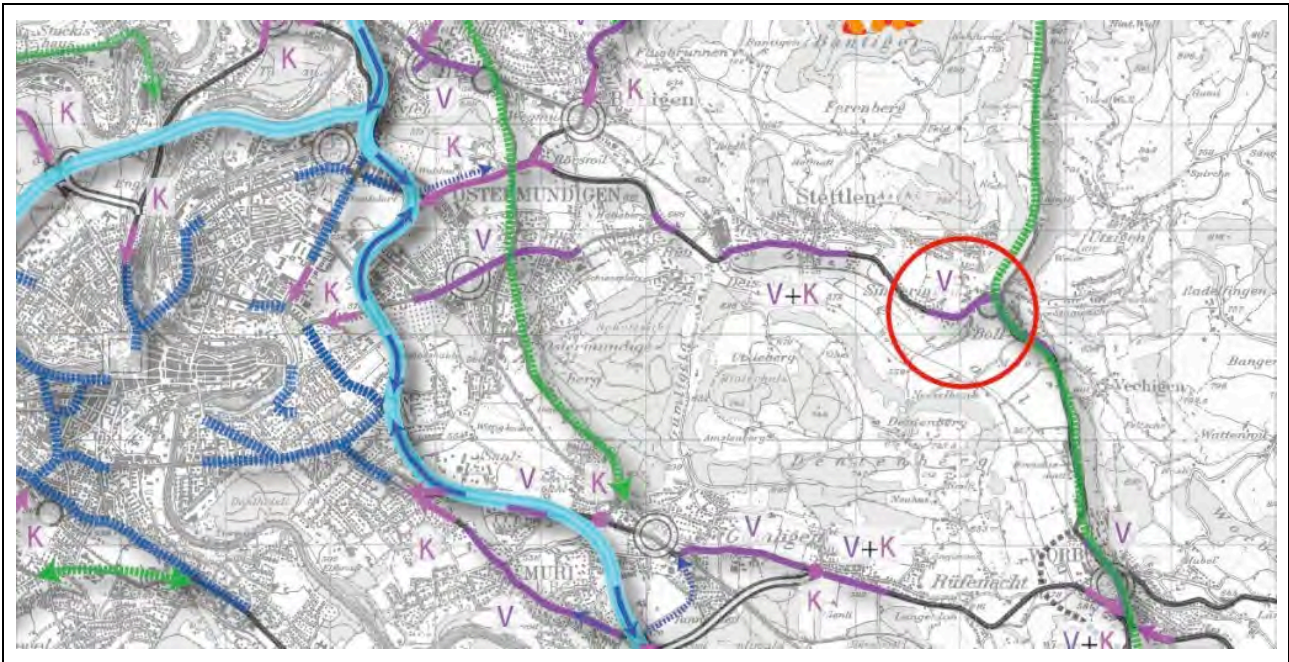
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 2.5 Mio. Fr (+/- 50%)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">35 %</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">0.9 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">32.5 %</td> <td style="text-align: right;">0.8 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">32.5 %</td> <td style="text-align: right;">0.8 Mio. Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35 %	0.9 Mio. Fr.	Anteil Kanton	32.5 %	0.8 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	32.5 %	0.8 Mio. Fr.
Anteil Bund	35 %	0.9 Mio. Fr.								
Anteil Kanton	32.5 %	0.8 Mio. Fr.								
Anteil Gemeinde	32.5 %	0.8 Mio. Fr.								
<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung</p> <p><input type="checkbox"/> 2015 – 2018</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p>										

Beurteilung				
<p>Wirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – WK1: Durch eine klarere Verkehrsführung und einer behindertengerechten Bushaltestelle der Linie 19 wird insgesamt eine Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems bewirkt. – WK2: Die Massnahme bewirkt eine bedeutende Verbesserung bezüglich der Qualität des öffentlichen Raumes. – WK3: Die Massnahme bewirkt eine leichte Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine klarere Verkehrsführung. – WK4: keine Wirkung 				
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p>				
<p>Belastung bestehendes Strassennetz:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">GVM Ist 2007:</td> <td style="text-align: right;">13'450 DWV</td> </tr> <tr> <td>GVM Prognose Zielszenario 2030:</td> <td style="text-align: right;">17'750 DWV</td> </tr> </table>	GVM Ist 2007:	13'450 DWV	GVM Prognose Zielszenario 2030:	17'750 DWV
GVM Ist 2007:	13'450 DWV			
GVM Prognose Zielszenario 2030:	17'750 DWV			
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>				

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Entwurf Teilverkehrsplan MIV Stadtteil IV, (in Erarbeitung) – Konzept Sternenplatz
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Reifegrad 1-2

Massnahmenpaket Ortsdurchfahrt/ Verträglichkeit Liste B:	Vechigen/Boll, Anpassung Ortsdurchfahrt	V – MIV 5.4a Priorität B
---	---	------------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung
Zielsetzung: Mit der Verlegung des Bahntrassees des RBS entsteht Handlungsspielraum für die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Boll und ermöglicht eine Siedlungsentwicklung mit bester ÖV-Erschliessung in der Kernzone. Die Verlegung des Bahntrassees ermöglicht zudem die Aufhebung von zwei bestehenden unbewachten Bahnübergängen. Sie leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Mit der Umgestaltung werden die Defizite im Bereich Fussgänger- und Veloverkehr behoben und der Strassenraum gestalterisch aufgewertet.
Massnahmen: Die konkreten Massnahmen werden im Rahmen eines umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes festgelegt.

Zuständigkeiten	
Federführung: Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II	Beteiligte Stellen: Gemeinde Vechigen, RBS

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Erarbeitung einer Planungsstudie in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten gemäss Standardprozess.	
Eingabe Vorprojekt beim Bund	ab 2013 möglich
geschätzter Baubeginn	ab 2015 möglich

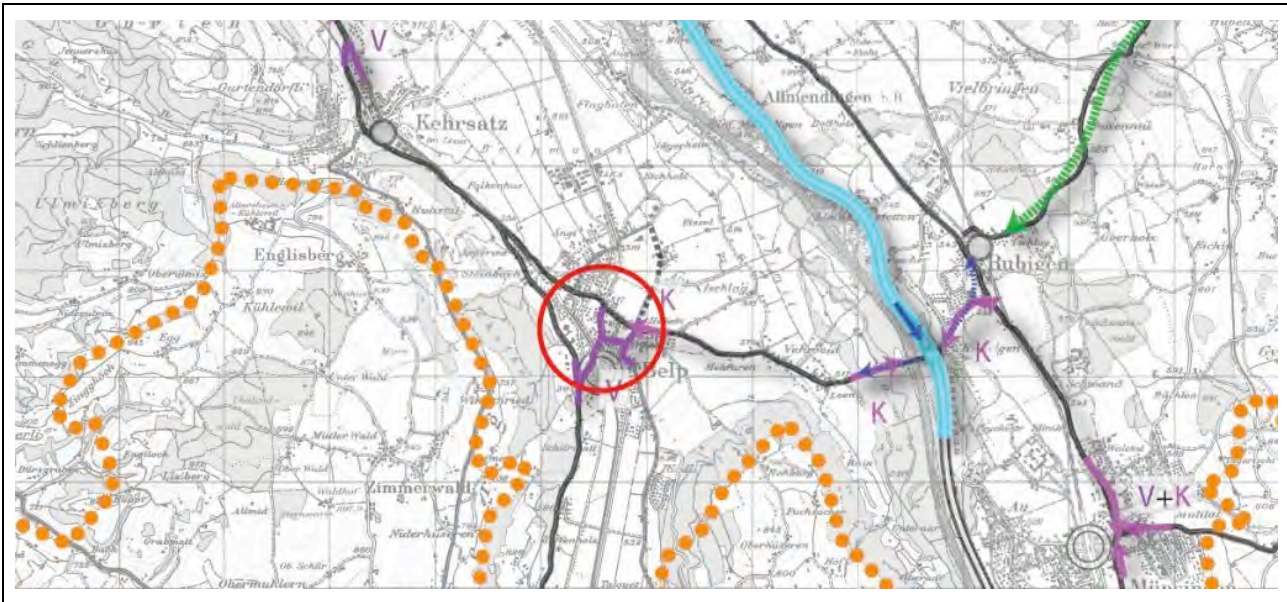
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 2.8 Mio. Fr. (+/-50%) Kostenteiler: Anteil Bund 35 % 1 Mio. Fr. Anteil Kanton 65 % 1.8 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 0 % 0 Fr.
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung <input type="checkbox"/> 2023 – 2026	

Beurteilung
Wirkung: – WK1: Mit der Sanierung der Kantonsstrasse wird der Verkehr verstetigt und attraktivere Bedingungen für den LV geschaffen. Die Massnahme vermindert die Dominanz des MIV und verbessert die Verträglichkeit der Strasse im Siedlungsgebiet. – WK2: Mit der Verlegung der Bahnlinie und der Umgestaltung des Strassenraumes werden eine Aufwertung des öffentlichen Raumes und eine Siedlungsentwicklung nach innen ermöglicht. – WK3: Die Umgestaltungen mit weniger dominanten Strassen wirken sich positiv auf die Sicherheit aus. – WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: – Verlegung Gleis RBS, Umfahrungslinie Sinneringen (inkl. Station Boll-Utzigen) (V-ÖV 2.4), Massnahme V-MIV 5.4a ist zeitgleich mit Massnahme V-ÖV 2.4 möglich
Belastung bestehendes Strassennetz: GVM Ist 2007: 12'500DWV GVM Prognose Zielszenario 2030: 14'050 DWV
Priorität: <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

Sonstiges
Literatur / Grundlegendokumente: – Richtplan der Gemeinde in Arbeit
Bemerkungen / Hinweise: – Reifegrad 1-2

Massnahmenpaket Ortsdurchfahrt/ Verträglichkeit Liste B:	Belp, Umgestaltung Dorf- und Bahnhofstrasse	V – MIV 5.4b Priorität B
---	--	------------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <p>Die Dorfstrasse in Belp weist gemäss Standards Kantonsstrasse Defizite für den Langsamverkehr auf. Es fehlen seitliche Ausweichflächen für Velofahrende sowie gesicherte Querungen für Zufussgehende und Velofahrende.</p> <p>Mit Umsetzung der Massnahmen sollen diese Defizite behoben werden und dadurch ein Beitrag an die Sicherung von Schulwegen geleistet werden. Zu prüfen sind überbreite Randlinien und Anpassungen des Temporegimes.</p> <p>Insgesamt wird durch diese Massnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> – die Verkehrssicherheit im allgemeinen verbessert – die Attraktivität für den Langsamverkehr gestärkt
<p>Massnahmen:</p> <p>Die konkreten Massnahmen werden im Rahmen eines umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes festgelegt.</p>

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Gemeinde Belp, AÖV, BLS</p>

Realisierung	
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <p>Erarbeitung einer Planungsstudie in Zusammenarbeit mit der Gemeinde gemäss Standardprozess.</p>	
Eingabe Vorprojekt beim Bund	2016
geschätzter Baubeginn	2019

<p>Koordinationsstand:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 3 Mio. Fr. (+/-50%)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">35 %</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">1 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">65 %</td> <td style="text-align: right;">2 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">0 %</td> <td style="text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35 %	1 Mio. Fr.	Anteil Kanton	65 %	2 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	0 %	0 Fr.
Anteil Bund	35 %	1 Mio. Fr.								
Anteil Kanton	65 %	2 Mio. Fr.								
Anteil Gemeinde	0 %	0 Fr.								
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2014</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p>										

Beurteilung				
<p>Wirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – WK1: Mit der Sanierung der Kantonsstrasse wird der Verkehr verstetigt und attraktivere Bedingungen für den LV geschaffen. Die Massnahme vermindert die Dominanz des MIV und verbessert die Verträglichkeit der Strasse im Siedlungsgebiet. – WK2: Mit der Umgestaltung des Strassenraumes wird eine Aufwertung des öffentlichen Raumes erreicht. – WK3: Die Umgestaltungen mit weniger dominanten Strassen wirken sich positiv auf die Sicherheit aus. – WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung 				
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Korridorstudie Gürbetal (V-MIV 10.2) 				
<p>Belastung bestehendes Strassennetz:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 60%;">GVM Ist 2007:</td> <td style="text-align: right;">4'750 DWV</td> </tr> <tr> <td>GVM Prognose Zielszenario 2030:</td> <td style="text-align: right;">5'700 DWV</td> </tr> </table>	GVM Ist 2007:	4'750 DWV	GVM Prognose Zielszenario 2030:	5'700 DWV
GVM Ist 2007:	4'750 DWV			
GVM Prognose Zielszenario 2030:	5'700 DWV			
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>				

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlegendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Projektunterlagen Schwachstellenanalyse
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Reifegrad 1-2

Massnahmenpaket Ortsdurchfahrt/ Verträglichkeit Liste B:	Wichtrach, Sanierung Ortsdurchfahrt	V – MIV 5.4c Priorität B
---	--	-------------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <p>Die Bernstrasse in Wichtrach weist gemäss Standards Kantonsstrasse Defizite in allen Bereichen betreffend Langsamverkehr auf. Die hohe Verkehrsbelastung macht separate Flächen und gesicherte Querungen für Velofahrende und Zufussgehende erforderlich, diese fehlen aber grösstenteils.</p> <p>Mit Umsetzung der Massnahmen sollen diese Defizite behoben werden und dadurch auch einen Beitrag an die Sicherung von Schulwegen geleistet werden. Insgesamt wird mit dieser Massnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> – die Verkehrssicherheit generell verbessert – die Attraktivität für den Langsamverkehr gestärkt
<p>Massnahmen:</p> <p>Die konkreten Massnahmen werden im Rahmen eines umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes festgelegt.</p>

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Gemeinde Wichtrach, Postauto</p>

Realisierung	
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <p>Erarbeitung einer Planungsstudie in Zusammenarbeit mit der Gemeinde gemäss Standardprozess.</p> <p>Eingabe Vorprojekt beim Bund 2016</p> <p>geschätzter Baubeginn 2019</p>	

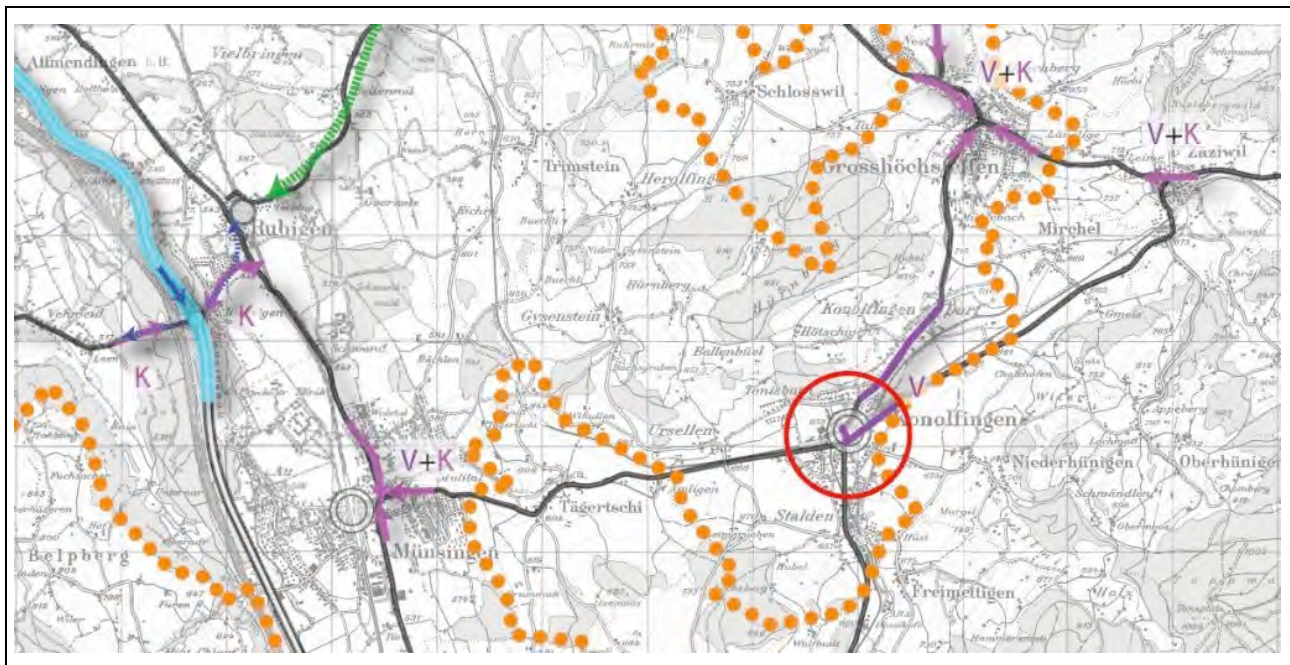
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 3.3 Mio. Fr. (+/-50%) Kostenteiler: Anteil Bund 35 % 1.2 Mio. Fr. Anteil Kanton 65 % 2.1 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 0 % 0 Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung <input type="checkbox"/> 2023 – 2026	

Beurteilung
Wirkung: – WK1: Mit der Sanierung der Kantonsstrasse wird der Verkehr verstetigt und attraktivere Bedingungen für den LV geschaffen. Die Massnahme vermindert die Dominanz des MIV und verbessert die Verträglichkeit der Strasse im Siedlungsgebiet. – WK2: Mit der Umgestaltung des Strassenraumes wird eine Aufwertung des öffentlichen Raumes erreicht. – WK3: Die Umgestaltungen mit weniger dominanten Strassen wirken sich positiv auf die Sicherheit aus. – WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:
Belastung bestehendes Strassennetz: GVM Ist 2007: Bernstrasse 6'500 DWV GVM Prognose Zielszenario 2030: Bernstrasse 9'200 DWV
Priorität: <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

Sonstiges
Literatur / Grundlegendokumente: – Projektunterlagen Schwachstellenanalyse
Bemerkungen / Hinweise: – Reifegrad 1-2

Massnahmenpaket Ortsdurchfahrt/ Verträglichkeit Liste B:	Konolfingen, Sanierung Kreuzplatz	V – MIV 5.4d Priorität B
---	--	------------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <p>Das heutige Betriebskonzept des Kreuzplatzes wurde bisher nur mit provisorischen baulichen Massnahmen umgesetzt. Das Betriebskonzept hat sich bewährt und soll nun mit definitiven Massnahmen umgesetzt werden. Mit der Umgestaltung des Kreuzplatzes wird der öffentliche Raum aufgewertet. Er leistet damit einen verstärkten Beitrag für die angestrebte Verstetigung des Verkehrs und der Koexistenz unter den Verkehrsteilnehmenden.</p>
<p>Massnahmen:</p> <p>Das bestehende und bewährte Betriebskonzept wird mit baulichen Massnahmen definitiv umgesetzt: Neubau der Kreisverkehrsplätze, Vervollständigung und Aufwertung der Gehwegbereiche, Erstellung einer niveaufreien Querung der Burgdorfstrasse vor der Unterführung SBB, Aufhebung der bestehenden Personenunterführung.</p>

Zuständigkeiten	
Federführung: Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II	Beteiligte Stellen: Gemeinde Konolfingen, Private

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Erarbeitung des Bauprojektes in Zusammenarbeit mit der Gemeinde gemäss Standardprozess.	
Eingabe Vorprojekt beim Bund	2017
geschätzter Baubeginn	2019


Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 2 Mio. Fr. (+/-50%) Kostenteiler: Anteil Bund 35 % 0.7 Mio. Fr. Anteil Kanton 65 % 1.3 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 0 % 0 Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung <input type="checkbox"/> 2023 – 2026	


Beurteilung
Wirkung: <ul style="list-style-type: none"> – WK1: Mit der Sanierung der Kantonsstrasse wird der Verkehr verstetigt und attraktivere Bedingungen für den LV geschaffen. Die Massnahme vermindert die Dominanz des MIV und verbessert die Verträglichkeit der Strasse im Siedlungsgebiet. – WK2: Mit der Umgestaltung des Strassenraumes wird eine Aufwertung des öffentlichen Raumes erreicht. – WK3: Die Umgestaltungen mit weniger dominanten Strassen wirken sich positiv auf die Sicherheit aus. – WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> – Neubau Dorfzentrum – V - MIV 10.1 Korridorstudie Konolfingen, Grosshöchstetten, Bowil
Belastung bestehendes Strassennetz: GVM Ist 2007: 8'900 DWV GVM Prognose Zielszenario 2030: 12'150 DWV
Priorität: <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C


Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente:
Bemerkungen / Hinweise: <ul style="list-style-type: none"> – Reifegrad 2

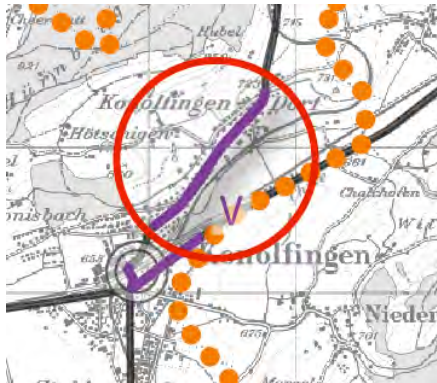
Einzelmassnahmen: Ortsdurchfahrt/Verträglichkeit V – MIV 5.5 - 5.11
 Priorität C

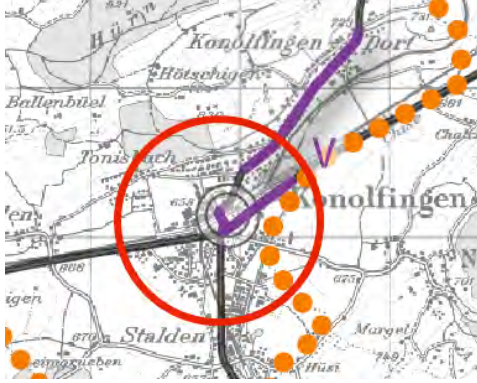
- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund: siehe Massnahmenblätter


V-MIV 5.5 (Einzelmassnahme, Priorität C)	
Bern, Inselplatz	
	
Zielsetzung	Erhöhung der Verträglichkeit, bessere Erschliessung des Vorranggebiets Arbeiten (Insel-Areal)
Massnahme	Neugestaltung, Aufwertung des Platzes, Priorisierung des öffentlichen Verkehrs im Strassen-netz
Zuständigkeit	Stadt Bern, Verkehrsplanung
Bruttokosten	20 Mio. Fr. (+/- 50%)
Planungsstand	Idee
Vorgehen	Eingabe Vorprojekt beim Bund ca. 2019 geschätzter Baubeginn ca. 2023
Abhängigkeit	-
Realisierung	2023 - 2026
Grundlagen	Teilverkehrsplan MIV Stadtteil III, 2008 (in Überarbeitung)
Koordinationsstand	Zwischenergebnis
Priorisierung	C
Verkehrsbelastung	GVM Ist 2007: 21'700 DWV GVM Prognose Zielszenario 2030: 26'400 DWV
Bemerkungen	Reifegrad 1
Wirkung:	
<ul style="list-style-type: none"> - WK1: Es wird angestrebt, den Platz für den Langsamverkehr und den ÖV bedeutend zu verbessern, indem die Aufenthaltsqualität und die Verkehrsbeziehungen attraktiviert werden. - WK2: Die Massnahme unterstützt die Siedlungsentwicklung nach innen: So werden Voraussetzungen geschaffen für weitere Verdichtungen auf dem Inselspital-Areal und die Erreichbarkeit der Innenstadt sowie benachbarten Gebieten verbessert. - WK3: Die Massnahme soll auch die Verkehrssicherheit verbessern. - WK4: Die Umweltbelastung soll durch eine Verstetigung des Verkehrsflusses lokal reduziert werden. 	

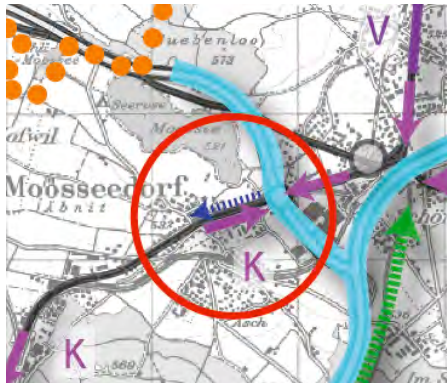
<p>V-MIV 5.6 (Einzelmassnahme, Priorität C)</p>	
<p>Bern, Weissensteinstrasse</p>	
<p>Zielsetzung</p>	<p>Erhöhung der Verträglichkeit und der Verkehrssicherheit</p>
<p>Massnahme</p>	<p>Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr. Gestalterische und bauliche Verbesserungen in einem Gesamtkonzept zur Verminderung Trennwirkung und Dominanz MIV.</p>
<p>Zuständigkeit</p>	<p>Stadt Bern, Verkehrsplanung</p>
<p>Bruttokosten</p>	<p>12 Mio. Fr. (+/-50%)</p>
<p>Planungsstand</p>	<p>Idee</p>
<p>Vorgehen</p>	<p>Eingabe Vorprojekt beim Bund ca. 2018 geschätzter Baubeginn ca. 2023</p>
<p>Abhängigkeit</p>	<p>Koordination mit V-MIV 4.2 (Bern, Verkehrsoptimierung Weissenstein-, Turnier-, Könizstrasse), V-LV 2.3 (Bern/Köniz, Erhöhung Verkehrssicherheit Abschnitt Loryplatz – Turnierstrasse)</p>
<p>Realisierung</p>	<p>2023 - 2026</p>
<p>Grundlagen</p>	<p>Teilverkehrsplan MIV Stadtteil III, 2009 (Entwurf)</p>
<p>Koordinationsstand</p>	<p>Zwischenergebnis</p>
<p>Priorisierung</p>	<p>C</p>
<p>Verkehrsbelastung</p>	<p>GVM Ist 2007: 15'900 DWV GVM Prognose Zielszenario 2030: 18'000 DWV</p>
<p>Bemerkungen</p>	<p>Reifegrad 1; AP V+S 2007, Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr, Nr. 61, B-Projekt (351.037)</p>
<p>Wirkung:</p>	<ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bewirkt starke Verbesserungen der Qualität des Verkehrssystems, insbesondere für den Langsamverkehr. Zur Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr wird die Trennwirkung reduziert, zusätzliche Radstreifen sowie behindertengerechte Haltestellen eingerichtet. Ziel ist es, dass Stadtzentrum vom Durchgangsverkehr zu entlasten. - WK2: Dank dieser Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. - WK3: Die Massnahme bewirkt insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr bedeutende Verbesserungen. - WK4: Die Umweltbelastung wird durch eine Verstetigung des Verkehrsflusse lokal leicht reduziert.

<p>V-MIV 5.7 (Einzelmassnahme, Priorität C)</p>	
<p>Zollikofen, Verkehrssicherheit Kirchlindachstrasse</p>	
<p>Zielsetzung</p>	<p>Die Kirchlindachstrasse weist gemäss Standards Defizite in den Bereichen Velo- und Fussgänger längs und quer und Integration in die städtebaulichen Strukturen auf. Mit Umsetzung der Massnahmen sollen diese Defizite behoben und so einen Beitrag an die Schulwegsicherheit und die Verbesserung der Verträglichkeit der Strasse geleistet werden. Insgesamt sollen die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr erhöht und die Trennwirkung der Strasse reduziert werden.</p>
<p>Massnahme</p>	<p>Ausbau des Strassenquerschnitts auf 7.50 m zur Verbesserung der Verkehrssicherheit des Veloverkehrs. Abschnittsweise Ergänzung des Gehwegs und Erstellung baulicher Schutzinseln bei den Fussgängerquerungen.</p>
<p>Federführung</p>	<p>Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II</p>
<p>Beteiligte Stellen</p>	<p>Gemeinde Zollikofen, Postauto</p>
<p>Bruttokosten</p>	<p>3.3 Mio. Fr. (+/-50%)</p>
<p>Planungsstand</p>	<p>Idee</p>
<p>Vorgehen</p>	<p>Eingabe Vorprojekt beim Bund 2020 geschätzter Baubeginn 2022</p>
<p>Abhängigkeit</p>	<p>-</p>
<p>Realisierung</p>	<p>2023 - 2026</p>
<p>Grundlagen</p>	<p>Projektunterlagen Schwachstellenanalyse</p>
<p>Koordinationsstand</p>	<p>Vororientierung</p>
<p>Priorisierung</p>	<p>C</p>
<p>Verkehrsbelastung</p>	<p>GVM Ist 2007: 6'250 DWV GVM Prognose Zielszenario 2030: 7'050 DWV</p>
<p>Bemerkungen</p>	<p>Reifegrad 1</p>
<p>Wirkung:</p>	<ul style="list-style-type: none"> - WK1: Mit der Sanierung der Kantonsstrasse wird der Verkehr verstetigt und attraktivere Bedingungen für den LV geschaffen. Die Massnahme vermindert die Dominanz des MIV und verbessert die Verträglichkeit der Strasse im Siedlungsgebiet. - WK2: Keine Wirkung - WK3: Die Umgestaltungen mit weniger dominanten Strassen wirken sich positiv auf die Sicherheit aus. - WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung

<p>V-MIV 5.8 (Einzelmassnahme, Priorität C)</p>	
<p>Konolfingen, Sanierung Burgdorfstrasse</p>	
<p>Zielsetzung</p> <p>Massnahme</p> <p>Federführung</p> <p>Beteiligte Stellen</p> <p>Bruttokosten</p> <p>Planungsstand</p> <p>Vorgehen</p> <p>Abhängigkeit</p> <p>Realisierung</p> <p>Grundlagen</p> <p>Koordinationsstand</p> <p>Priorisierung</p> <p>Verkehrsbelastung</p> <p>Bemerkungen</p>	<p>Die Burgdorfstrasse in Konolfingen weist gemäss Standards Kantonsstrasse Defizite für den Langsamverkehr auf. Der schmale Strassenquerschnitt und fehlende bauliche Massnahmen führen zu Sicherheitsrisiken für Velofahrende in Längsrichtung und querende Fussgänger und Velofahrende.</p> <p>Im Rahmen eines neuen Betriebs- und Gestaltungskonzept sollen Massnahmen definiert werden, die Sicherheit für den Langsamverkehr erhöhen und die Trennwirkung der Strasse reduzieren. Im Sinne einer nachhaltigen Mobilität und der Verträglichkeit des Strassennetzes werden dadurch die Verkehrssicherheit erhöht, die Attraktivität für den Langsamverkehr gesteigert und so der Modal-Split positiv beeinflusst; die Trennwirkung reduziert und der Verkehr möglichst flüssig abgewickelt</p> <p>Die konkreten Massnahmen werden im Rahmen eines umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes festgelegt.</p> <p>Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II</p> <p>Gemeinde Konolfingen</p> <p>5 Mio. Fr. (+/-50%)</p> <p>Idee</p> <p>Eingabe Vorprojekt beim Bund 2021 geschätzter Baubeginn 2023</p> <p>Korridorstudie Konolfingen, Grosshöchstetten, Bowil (V-MIV 10.1)</p> <p>2023 - 2026</p> <p>Projektunterlagen Schwachstellenanalyse</p> <p>Vororientierung</p> <p>C</p> <p>GVM Ist 2007: 5'100 DWV GVM Prognose Zielszenario 2030: 6'250 DWV</p> <p>Reifegrad 1</p>
<p>Wirkung:</p>	<ul style="list-style-type: none"> - WK1: Mit der Sanierung der Kantonsstrasse wird der Verkehr verstetigt und attraktivere Bedingungen für den LV geschaffen. Die Massnahme vermindert die Dominanz des MIV und verbessert die Verträglichkeit der Strasse im Siedlungsgebiet. - WK2: Keine Wirkung - WK3: Die Umgestaltungen mit weniger dominanten Strassen wirken sich positiv auf die Sicherheit aus. - WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung

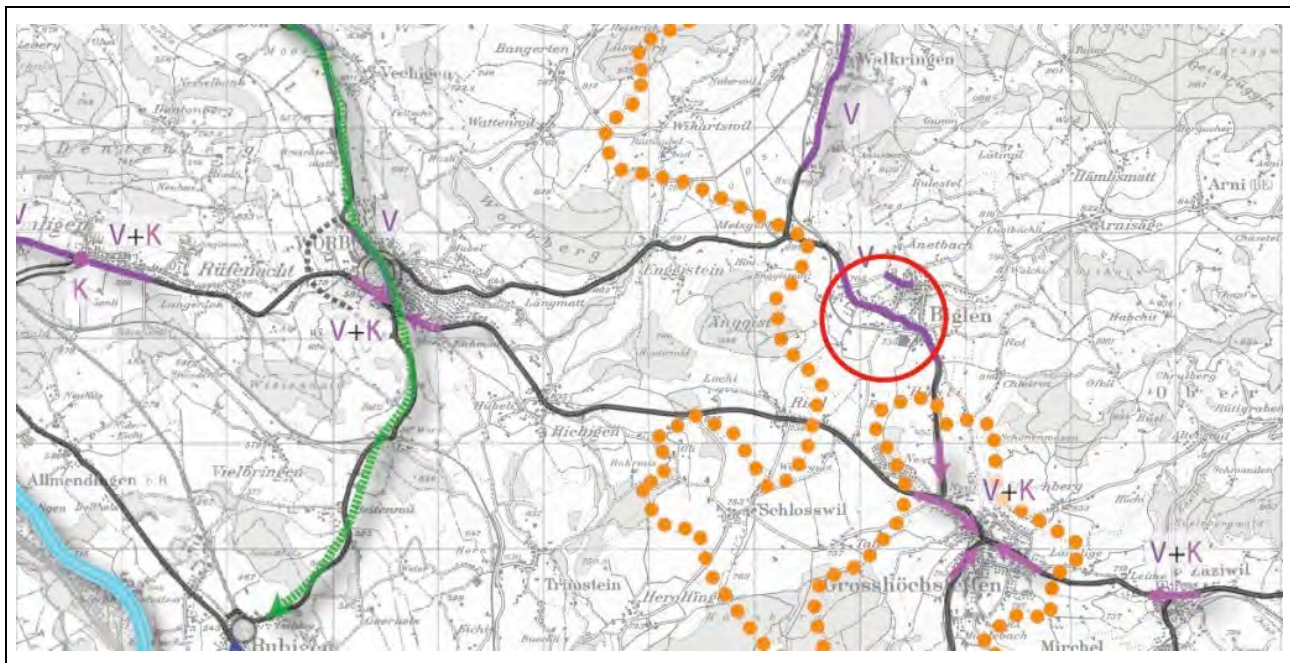
<p>V-MIV 5.9 (Einzelmassnahme, Priorität C)</p>	
<p>Konolfingen, Verbreiterung Unterführung Bahnhof</p>	
<p>Zielsetzung</p>	<p>Die bestehende Strassenunterquerung der Bahnlinie ist nur ungenügend einsehbar und stellt für den Veloverkehr eine gefährliche Engstelle dar. Die Bahnunterführung Burgdorfstrasse wird zugunsten einer besseren Übersichtlichkeit und beidseitigen Radstreifen für den Veloverkehr verbreitert und damit auch der geforderte Standard für Kantonsstrassen hergestellt.</p>
<p>Massnahme</p>	<p>Verbreiterung der Unterführung</p>
<p>Federführung</p>	<p>Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II</p>
<p>Beteiligte Stellen</p>	<p>Gemeinde Konolfingen, SBB</p>
<p>Bruttokosten</p>	<p>6 Mio. Fr. (+/-50%)</p>
<p>Planungsstand</p>	<p>Idee</p>
<p>Vorgehen</p>	<p>Eingabe Vorprojekt beim Bund 2021 geschätzter Baubeginn 2023</p>
<p>Abhängigkeit</p>	<p>Korridorstudie Konolfingen, Grosshöchstetten, Bowil (V-MIV 10.1)</p>
<p>Realisierung</p>	<p>2023 - 2026</p>
<p>Grundlagen</p>	<p>Projektunterlagen Schwachstellenanalyse</p>
<p>Koordinationsstand</p>	<p>Vororientierung</p>
<p>Priorisierung</p>	<p>C</p>
<p>Verkehrsbelastung</p>	<p>GVM Ist 2007: 4'500 DWV GVM Prognose Zielszenario 2030: 5'650 DWV</p>
<p>Bemerkungen</p>	<p>Reifegrad 1</p>
<p>Wirkung:</p>	<p>– WK1: Mit der Verbreiterung der Unterführung wird die Strassenanlage insgesamt verbessert.</p>
<p>– WK2:</p>	<p>Die Massnahme trägt massgeblich zur Aufwertung des öffentlichen Raumes im Kernbereich von Konolfingen bei.</p>
<p>– WK3:</p>	<p>Durch die Verbesserung der Übersichtlichkeit kann die Verkehrssicherheit deutlich erhöht werden.</p>
<p>– WK4:</p>	<p>Kaum wahrnehmbare Wirkung</p>

<p>V-MIV 5.10 (Einzelmassnahme, Priorität C)</p>	
<p>Toffen, Sanierung Ortsdurchfahrt Toffen Süd</p>	
<p>Zielsetzung</p> <p>Massnahme</p> <p>Federführung</p> <p>Beteiligte Stellen</p> <p>Bruttokosten</p> <p>Planungsstand</p> <p>Vorgehen</p> <p>Abhängigkeit</p> <p>Realisierung</p> <p>Grundlagen</p> <p>Koordinationsstand</p> <p>Priorisierung</p> <p>Verkehrsbelastung</p> <p>Bemerkungen</p>	<p>Auf dem südlichen Abschnitt der Ortsdurchfahrt bestehen gemäss Standards Defizite für Velofahrende und Zufussgehende und die Bausubstanz ist zum Teil in einem schlechten Zustand. Mit Umsetzung der Massnahmen sollen diese Defizite behoben werden. Insgesamt wird dadurch die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr erhöht und die Trennwirkung der Strasse reduziert bzw. deren Verträglichkeit verbessert.</p> <p>Die konkreten Massnahmen werden im Rahmen eines umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes festgelegt.</p> <p>Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II</p> <p>Gemeinde Toffen</p> <p>3.5 Mio. Fr.</p> <p>Idee</p> <p>Eingabe Vorprojekt beim Bund 2021 geschätzter Baubeginn 2023</p> <p>-</p> <p>2023 - 2026</p> <p>Projektunterlagen Schwachstellenanalyse</p> <p>Vororientierung</p> <p>C</p> <p>GVM Ist 2007: 6'100 DWV GVM Prognose Zielszenario 2030: 7'300 DWV</p> <p>Reifegrad 1</p>
<p>Wirkung:</p>	<ul style="list-style-type: none"> - WK1: Mit der Sanierung der Kantonsstrasse wird der Verkehr verstetigt und attraktivere Bedingungen für den LV geschaffen. Die Massnahme vermindert die Dominanz des MIV und verbessert die Verträglichkeit der Strasse im Siedlungsgebiet. - WK2: Keine Wirkung - WK3: Die Umgestaltungen mit weniger dominanten Strassen wirken sich positiv auf die Sicherheit aus. - WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung

<p>V-MIV 5.11 (Einzelmassnahme, Priorität C)</p>	
<p>Moosseedorf, Sanierung Ortsdurchfahrt</p>	
<p>Zielsetzung</p> <p>Massnahme</p> <p>Federführung</p> <p>Beteiligte Stellen</p> <p>Bruttokosten</p> <p>Planungsstand</p> <p>Vorgehen</p> <p>Abhängigkeit</p> <p>Realisierung</p> <p>Grundlagen</p> <p>Koordinationsstand</p> <p>Priorisierung</p> <p>Verkehrsbelastung</p> <p>Bemerkungen</p> <p>Wirkung:</p>	<p>Die Bernstrasse in Moosseedorf ist und bleibt eine hochbelastete Hauptstrasse und Zubringer zum nahen Autobahnanschluss. Die Strasse wurde vor noch nicht allzu langer Zeit saniert. Die Lärmschutzwände verstärken die Trennwirkung und kanalisieren den Verkehr zusätzlich. Die Sichtbezüge sind eingeschränkt. Die signalisierte Geschwindigkeit von 50 km/h wird deutlich überschritten. Mit der Umsetzung von Massnahmen sollen der Innerortscharakter gestärkt, die Trennwirkung vermindert und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Erste Sofortmassnahmen (Markierungsarbeiten) werden im Frühjahr 2012 bereits umgesetzt.</p> <p>Die konkreten Massnahmen werden im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes festgelegt. Seitens der Gemeinde bestehen Planungsideen auf konzeptioneller Stufe.</p> <p>Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK III</p> <p>Gemeinde Moosseedorf</p> <p>1 Mio. Fr. (+/-50%)</p> <p>Idee</p> <p>Eingabe Vorprojekt beim Bund 2021 geschätzter Baubeginn 2023</p> <p>-</p> <p>2023 - 2026</p> <p></p> <p>Vororientierung</p> <p>C</p> <p>GVM Ist 2007: 26'000 DWV* GVM Prognose Zielszenario 2030: 28'500 DWV</p> <p>Reifegrad 1; * nach LOGO Ist 2005 16'400 DTV</p> <p>– WK1: Durch die Massnahmen fliesst der motorisierte Verkehr langsamer, aber stetiger. Durch ein tieferes Geschwindigkeitsniveau und die Verdeutlichung des Innerortscharakters wird die Verträglichkeit der Verkehrsarten untereinander erhöht. Die Querungen des Langsamverkehrs werden aufgewertet.</p> <p>– WK2: Geringfügige Wirkungen. Durch verbesserte oberirdische Querungen kann der öffentliche Raum gestärkt werden.</p> <p>– WK3: Durch die Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrs sowie beispielsweise den Umbau der Einmündungen Sandstrasse/Hofwilstrasse kann eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden.</p> <p>– WK4: Geringfügige Wirkungen. Tendenziell tragen verminderte Geschwindigkeiten zu einer geringeren Lärmbelastung bei.</p>

Massnahmenpaket Ortsdurchfahrt/
Verträglichkeit: **Biglen, Sanierung Ortsdurchfahrt** **V – MIV 5.12a**
Priorität A

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:
Die Rohrstrasse in Biglen weist gemäss Standards Defizite für den Langsamverkehr sowohl in Längsrichtung als auch quer auf und der Belag ist in kritischem Zustand. Mit Umsetzung der Massnahmen soll die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr verbessert und so einen Beitrag zur Sicherung der Schulwege geleistet werden. Gleichzeitig wird der Strassenbelag erneuert.

Massnahmen:
Die konkreten Massnahmen werden im Rahmen eines umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes festgelegt.

Zuständigkeiten

Federführung: Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II	Beteiligte Stellen: Gemeinde Biglen
---	---

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:
Erarbeitung des Bauprojektes in Zusammenarbeit mit der Gemeinde gemäss Standardprozess.
Eingabe Vorprojekt beim Bund –
geschätzter Baubeginn 2015

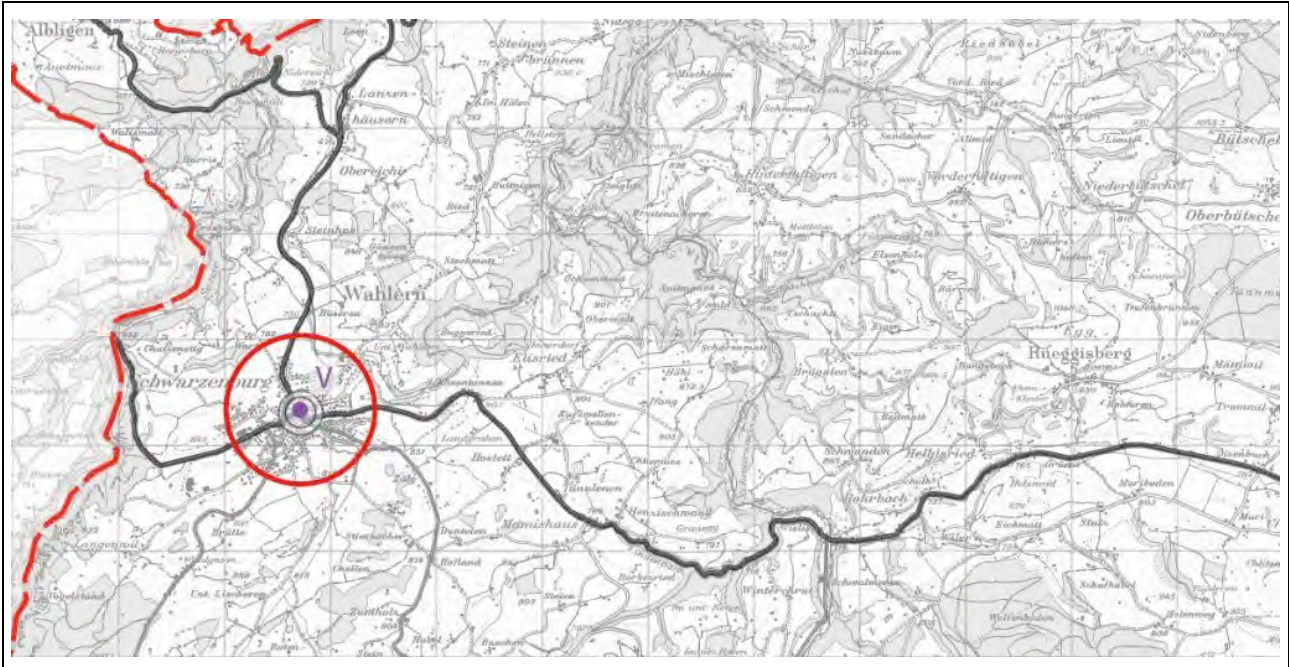
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 3.0 Mio. Fr. (+/-50%)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">0 %</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">100 %</td> <td style="text-align: right;">3 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">0 %</td> <td style="text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	0 %	0 Fr.	Anteil Kanton	100 %	3 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	0 %	0 Fr.
Anteil Bund	0 %	0 Fr.								
Anteil Kanton	100 %	3 Mio. Fr.								
Anteil Gemeinde	0 %	0 Fr.								
<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung</p> <p><input type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p>										

Beurteilung
<p>Wirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – WK1: Mit der Sanierung der Kantonsstrasse wird der Verkehr verstetigt und attraktivere Bedingungen für den LV geschaffen. Die Massnahme vermindert die Dominanz des MIV und verbessert die Verträglichkeit der Strasse im Siedlungsgebiet. – WK2: Mit der Umgestaltung des Strassenraumes wird eine Aufwertung des öffentlichen Raumes erreicht. – WK3: Die Umgestaltungen mit weniger dominanten Strassen wirken sich positiv auf die Sicherheit aus. – WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>–</p>
<p>Belastung bestehendes Strassennetz:</p> <p>GVM Ist 2007: 2'900 DWV</p> <p>GVM Prognose Zielszenario 2030: 8'200 DWV</p>
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlegendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Projektunterlagen Schwachstellenanalyse
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Reifegrad 1

Massnahmenpaket Ortsdurchfahrt/ Verträglichkeit:	Schwarzenburg, Neubau Dorfbach- brücke und Anpassung Kantonsstrasse	V – MIV 5.12b Priorität A
---	--	-------------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:
 Der Wasserbauplan erfordert die Renaturierung des Dorfbaches in Schwarzenburg. Als Folge muss die Dorfbachbrücke neu gebaut werden. Bei dieser Gelegenheit wird auch der Knoten Dorfplatz umgestaltet und so eine Verstetigung des Verkehrsflusses in Spitzenzeiten und eine Verbesserung der Sicherheit für Zufussgehende erreicht.

Massnahmen:
 Neubau Dorfbachbrücke und Umgestaltung des Knotens Dorfplatz mit einem Kreisell und einem einseitigen Gehweg.

Zuständigkeiten

Federführung: Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II	Beteiligte Stellen: Gemeinde Schwarzenburg, BLS
---	---

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:
 Das Vorprojekt besteht. Nach letzten Abklärungen erfolgt die öffentliche Auflage des Projekts zur Mitwirkung.
 Eingabe Vorprojekt beim Bund –
 geschätzter Baubeginn 2015

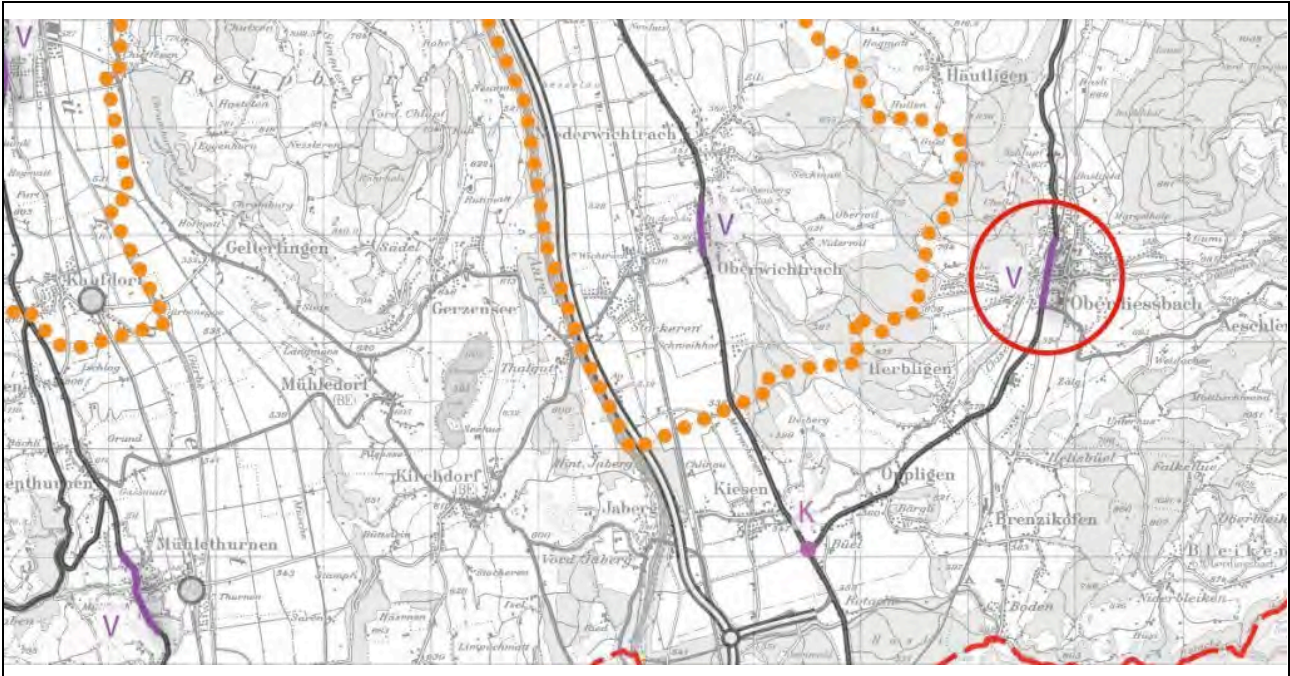
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 1.6 Mio. Fr. (+/-50%)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">0 %</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">100 %</td> <td style="text-align: right;">1.6 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">0 %</td> <td style="text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	0 %	0 Fr.	Anteil Kanton	100 %	1.6 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	0 %	0 Fr.
Anteil Bund	0 %	0 Fr.								
Anteil Kanton	100 %	1.6 Mio. Fr.								
Anteil Gemeinde	0 %	0 Fr.								
<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung</p> <p><input type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p>										

Beurteilung
<p>Wirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – WK1: Mit der Sanierung der Kantonsstrasse wird der Verkehr verstetigt und attraktivere Bedingungen für den LV geschaffen. Die Massnahme vermindert die Dominanz des MIV und verbessert die Verträglichkeit der Strasse im Siedlungsgebiet. – WK2: Mit der Umgestaltung des Strassenraumes wird eine Aufwertung des öffentlichen Raumes erreicht. – WK3: Die Umgestaltungen mit weniger dominanten Strassen wirken sich positiv auf die Sicherheit aus. – WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Wasserbau
<p>Belastung bestehendes Strassennetz:</p> <p>GVM Ist 2007: 5'600 DWV</p> <p>GVM Prognose Zielszenario 2030: 7'100 DWV</p>
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlegendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Projektunterlagen OIK II
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Reifegrad 2

Massnahmenpaket Ortsdurchfahrt/ Verträglichkeit:	Oberdiessbach, Sanierung Ortsdurchfahrt	V – MIV 5.13a Priorität B
---	--	-------------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Die Ortsdurchfahrt von Oberdiessbach weist gemäss Standards Defizite in den Bereichen Velofahrende längs, Velofahrende und Zufussgehende quer sowie Integration der städtebaulichen Strukturen auf. Mit Umsetzung der Massnahmen sollen diese Defizite behoben und dadurch die Sicherheit für den Langsamverkehr erhöht und die Trennwirkung der Strasse reduziert werden.

Massnahmen:

Die konkreten Massnahmen werden im Rahmen eines umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes festgelegt.

Zuständigkeiten

Federführung:

Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II

Beteiligte Stellen:

Gemeinde Oberdiessbach

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

Erarbeitung des Bauprojektes in Zusammenarbeit mit der Gemeinde gemäss Standardprozess.

Eingabe Vorprojekt beim Bund

–

geschätzter Baubeginn

2019

Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 4.4 Mio. Fr. (+/-50%) Kostenteiler: Anteil Bund 0 % 0 Fr. Anteil Kanton 100 % 4.4 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 0 % 0 Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung <input type="checkbox"/> 2023 – 2026	

Beurteilung

Wirkung:

- WK1: Mit der Sanierung der Kantonsstrasse wird der Verkehr verstetigt und attraktivere Bedingungen für den LV geschaffen. Die Massnahme vermindert die Dominanz des MIV und verbessert die Verträglichkeit der Strasse im Siedlungsgebiet.
- WK2: Mit der Umgestaltung des Strassenraumes wird eine Aufwertung des öffentlichen Raumes erreicht.
- WK3: Die Umgestaltungen mit weniger dominanten Strassen wirken sich positiv auf die Sicherheit aus. Mit dem Rückbau der überdimensionalisierten Einmündung im Bereich Freimettigenstrasse, Kirchstrasse in die Kantonsstrasse kann insbesondere die Fussgängersicherheit wesentlich erhöht werden.
- WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

-

Belastung bestehendes Strassennetz:

GVM Ist 2007: 8'000 DWV
 GVM Prognose Zielszenario 2030: 9'800 DWV

Priorität:

A B C

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente:

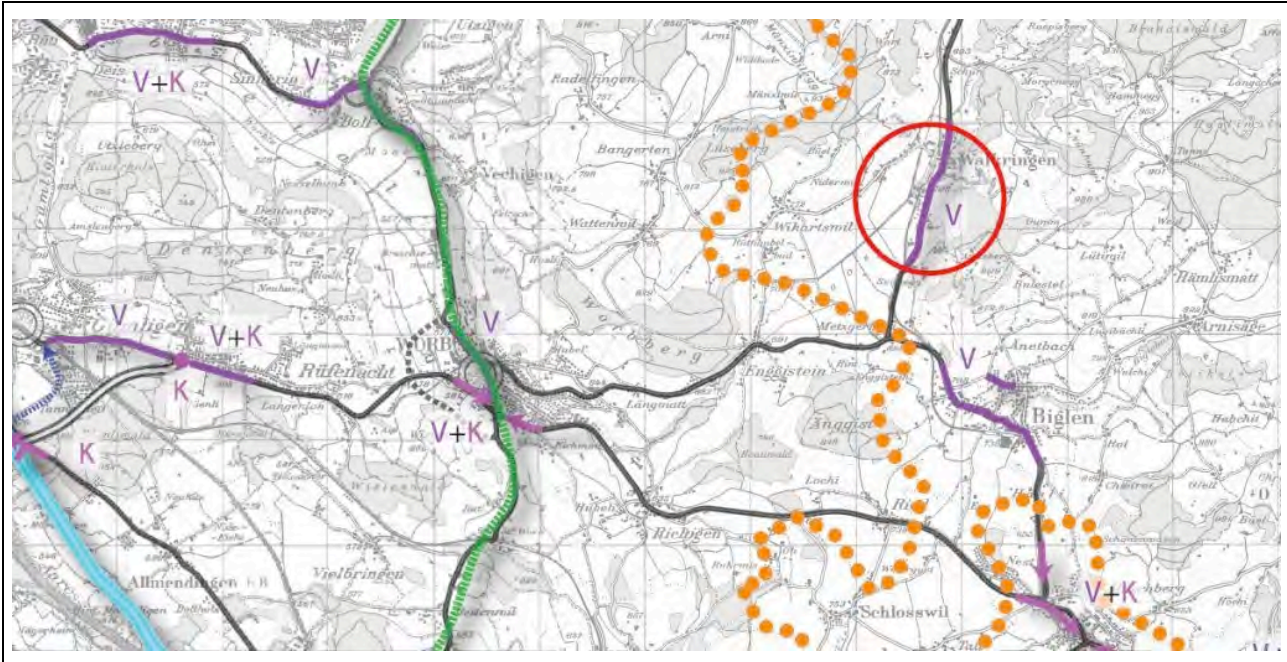
- Projektunterlagen OIK II

Bemerkungen / Hinweise:

- Reifegrad 1

Massnahmenpaket Ortsdurchfahrt/ Verträglichkeit:	Walkringen, Sanierung Ortsdurchfahrt	V – MIV 5.13b Priorität B
---	---	-------------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Die Ortsdurchfahrt von Walkringen weist gemäss Standards Defizite in den Bereichen Langsamverkehr in Längsrichtung und quer sowie Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf. Mit Umsetzung der Massnahmen sollen diese Defizite behoben und dadurch die Verkehrssicherheit generell erhöht und die Trennwirkung der Strasse reduziert werden.

Massnahmen:

Die konkreten Massnahmen werden im Rahmen eines umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes festgelegt.

Zuständigkeiten

Federführung:

Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II

Beteiligte Stellen:

Gemeinde Walkringen

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

Erarbeitung einer Planungsstudie in Zusammenarbeit mit der Gemeinde gemäss Standardprozess.

Eingabe Vorprojekt beim Bund –

geschätzter Baubeginn 2019

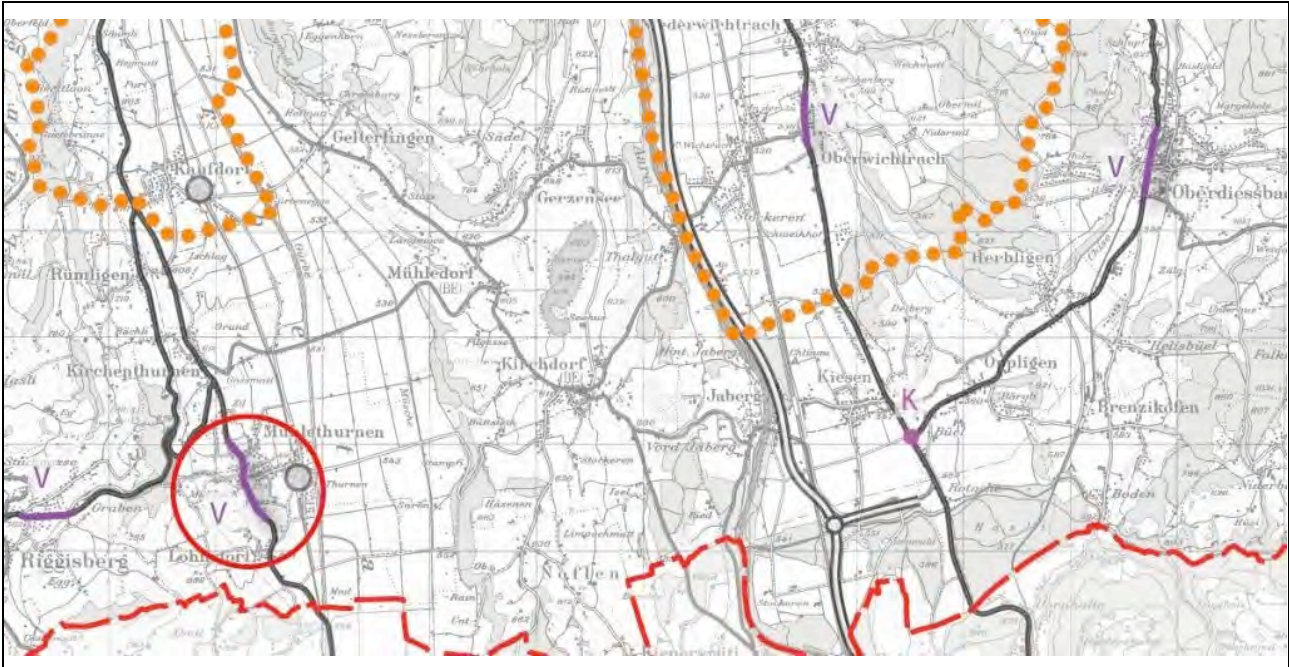
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 1.7 Mio. Fr. (+/-50%)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">0 %</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">100 %</td> <td style="text-align: right;">1.7 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">0 %</td> <td style="text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	0 %	0 Fr.	Anteil Kanton	100 %	1.7 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	0 %	0 Fr.
Anteil Bund	0 %	0 Fr.								
Anteil Kanton	100 %	1.7 Mio. Fr.								
Anteil Gemeinde	0 %	0 Fr.								
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2014</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p>										

Beurteilung
<p>Wirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – WK1: Mit der Sanierung der Kantonsstrasse wird der Verkehr verstetigt und attraktivere Bedingungen für den LV geschaffen. Die Massnahme vermindert die Dominanz des MIV und verbessert die Verträglichkeit der Strasse im Siedlungsgebiet. – WK2: Mit der Umgestaltung des Strassenraumes wird eine Aufwertung des öffentlichen Raumes erreicht. – WK3: Die Umgestaltungen mit weniger dominanten Strassen wirken sich positiv auf die Sicherheit aus. – WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>–</p>
<p>Belastung bestehendes Strassennetz:</p> <p>GVM Ist 2007: 5'500 DWV</p> <p>GVM Prognose Zielszenario 2030: 6'900 DWV</p>
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlegendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Projektunterlagen OIK II
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Reifegrad 1

Massnahmenpaket Ortsdurchfahrt/ Verträglichkeit:	Mühlethurnen, Sanierung Ortsdurchfahrt	V – MIV 5.13c Priorität B
---	---	------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung	
<p>Zielsetzung:</p> <p>Die Ortsdurchfahrt von Mühlethurnen weist gemäss Standards Kantonsstrasse Defizite in den Bereichen Veloverkehr längs, Zufussgehende quer, Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit und Integration in die städtebauliche Struktur auf. Mit Umsetzung der Massnahmen werden diese Defizite behoben.</p> <p>Insgesamt werden dadurch</p> <ul style="list-style-type: none"> – die Sicherheit für den Langsamverkehr erhöht und damit auch der Schulwegsicherung Rechnung getragen, – die Attraktivität für den LV gesteigert, – und die Verträglichkeit der Strasse erhöht. 	
<p>Massnahmen:</p> <p>Die konkreten Massnahmen werden im Rahmen eines umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes festgelegt.</p>	

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Gemeinde Mühlethurnen</p>

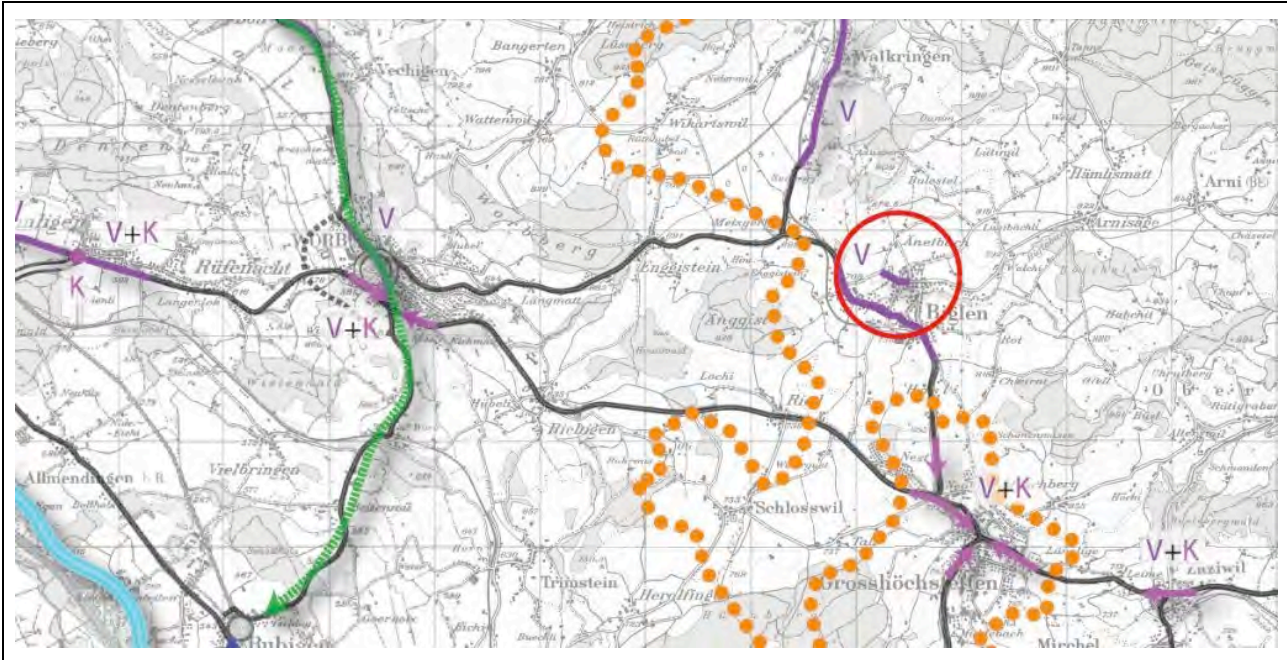
Realisierung	
<p>Vorgehen/Meilensteine: Erarbeitung des Bauprojektes in Zusammenarbeit mit der Gemeinde gemäss Standardprozess. Eingabe Vorprojekt beim Bund – geschätzter Baubeginn 2020</p>	
<p>Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 3.2 Mio. Fr. (+/-50%) Kostenteiler: Anteil Bund 0 % 0 Fr. Anteil Kanton 100 % 3.2 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 0 % 0 Fr.</p>
<p>Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung <input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p>	

Beurteilung
<p>Wirkung: – WK1: Mit der Sanierung der Kantonsstrasse wird der Verkehr verstetigt und attraktivere Bedingungen für den LV geschaffen. Die Massnahme vermindert die Dominanz der MIV und verbessert die Verträglichkeit der Strasse im Siedlungsgebiet. – WK2: Mit der Umgestaltung des Strassenraumes wird eine Aufwertung des öffentlichen Raumes erreicht. – WK3: Die Umgestaltungen mit weniger dominanten Strassen wirken sich positiv auf die Sicherheit aus. – WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: –</p>
<p>Belastung bestehendes Strassennetz: GVM Ist 2007: 4'900 DWV GVM Prognose Zielszenario 2030: 5'000 DWV</p>
<p>Priorität: <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlegendokumente: – Projektunterlagen OIK II</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise: – Reifegrad 1</p>

Einzelmassnahme Ortsdurchfahrt/ Verträglichkeit:	Biglen, Sanierung Sägestutz	V – MIV 5.14 Priorität C
---	------------------------------------	------------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Der Sägestutz in Biglen weist gemäss Standards Defizite für Velofahrende auf. Mit der Gesamtanierung des Strassenabschnitts sollen diese Defizite behoben und damit die Schulwegsicherheit gewährleistet werden.

Massnahmen:

Die konkreten Massnahmen werden im Rahmen eines umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes festgelegt.

Zuständigkeiten

Federführung:

Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II

Beteiligte Stellen:

Gemeinde Biglen

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

Erarbeitung des Bauprojektes in Zusammenarbeit mit der Gemeinde gemäss Standardprozess.

Eingabe Vorprojekt beim Bund

–

geschätzter Baubeginn

2023

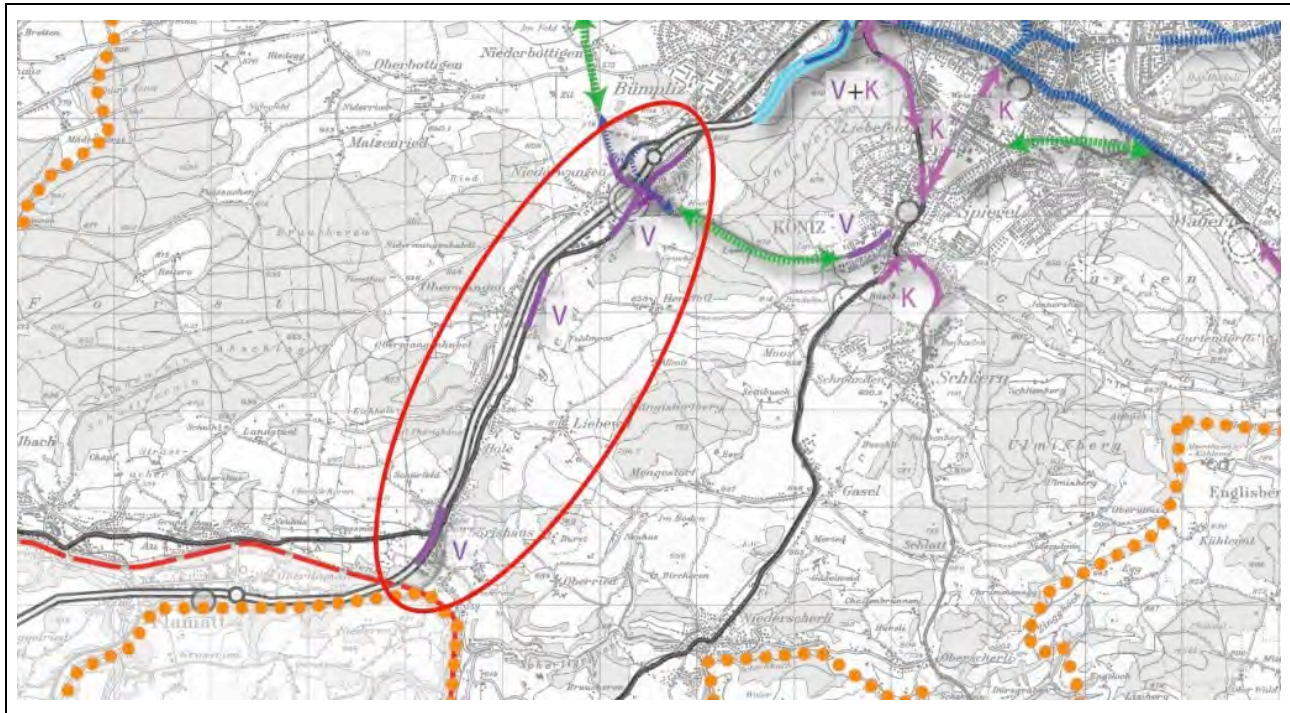
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 2 Mio. Fr. (+/-50%)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">0 %</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">100 %</td> <td style="text-align: right;">2 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">0 %</td> <td style="text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	0 %	0 Fr.	Anteil Kanton	100 %	2 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	0 %	0 Fr.
Anteil Bund	0 %	0 Fr.								
Anteil Kanton	100 %	2 Mio. Fr.								
Anteil Gemeinde	0 %	0 Fr.								
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2014</p> <p><input type="checkbox"/> 2015 – 2018</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung</p>										

Beurteilung				
<p>Wirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – WK1: Mit der Sanierung der Kantonsstrasse wird der Verkehr verstetigt und attraktivere Bedingungen für den LV geschaffen. Die Massnahme vermindert die Dominanz des MIV und verbessert die Verträglichkeit der Strasse im Siedlungsgebiet. – WK2: Keine Wirkung – WK3: Die Umgestaltungen mit weniger dominanten Strassen wirken sich positiv auf die Sicherheit aus. – WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung 				
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>–</p>				
<p>Belastung bestehendes Strassennetz:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">GVM Ist 2007:</td> <td style="text-align: right;">1'600 DWV</td> </tr> <tr> <td>GVM Prognose Zielszenario 2030:</td> <td style="text-align: right;">2'800 DWV</td> </tr> </table>	GVM Ist 2007:	1'600 DWV	GVM Prognose Zielszenario 2030:	2'800 DWV
GVM Ist 2007:	1'600 DWV			
GVM Prognose Zielszenario 2030:	2'800 DWV			
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C</p>				

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Projektunterlagen OIK II
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Reifegrad 1

Einzelmassnahme Verkehrssicherheit: **Korrektion Wangental** **V – MIV 6.1**
Priorität A

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund: 351.039 / 351.010



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Die Freiburgstrasse verbindet Neueneegg/Flamatt mit Bern und erschliesst die Siedlungen im Wangental. Sie weist gemäss Standards Kantonsstrassen zahlreiche Defizite auf, insbesondere im Bereich Fussgänger- und Veloverkehr und weist ausserdem einen hohen Schwerverkehrsanteil auf. Mit der erwarteten Verkehrszunahme verschärfen sich die Probleme künftig. Der Verkehr auf Kantonsstrassen und Gemeindestrassen von regionaler Bedeutung soll verträglicher gestaltet und die Dominanz und Trennwirkung des MIV reduziert werden. In einem Gesamtkonzept wird der Strassenzug in Teilräumen analysiert und die jeweils möglichen Lösungsansätze werden bewertet. Die daraus entwickelte Grundsatzlösung bildet die Basis für die Erarbeitung eines detaillierten Betriebs- und Gestaltungskonzeptes. Das Konzept soll möglichst gute Voraussetzungen schaffen für:

- eine hohe Quartierqualität und zentrumsnahes Wohnen (Verkehr vermeiden)
- eine stabile und fahrplangerechte Abwicklung des öffentlichen Verkehrs
- attraktive Verhältnisse für den Langsamverkehr (Verkehr verlagern)
- die angrenzenden Läden und Geschäfte
- eine verstetigte Abwicklung des Autoverkehrs
- eine Verminderung der Dominanz und der Trennwirkung des MIV
- eine Verbesserung der Durchlässigkeit für Fuss- und Veloverkehr

Massnahmen:
 Die konkreten Massnahmen werden im Rahmen eines umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes festgelegt. Diese umfassen u.a. folgende Elemente:

- Erstellung von fehlenden Gehwegen und von Fussgängerschutzinseln bei Übergängen (vgl. Schwachstellenplan Fussverkehr)
- Ausbau der Strasse zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des Veloverkehrs (vgl. Schwachstellenplan Velo)
- Vereinheitlichung des Geschwindigkeitsregimes
- Erstellung Tore/Pförtner zur klaren Erkennung der Innerortsbereiche

Zuständigkeiten	
Federführung: Tiefbauamt Kanton Bern (TBA), OIK II	Beteiligte Stellen: Stadt Bern, Gemeinde Köniz, Postauto

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Anpassung des Konzepts aufgrund der Mitwirkung Auflage des Strassenplans Eingabe Vorprojekt beim Bund 2013 geschätzter Baubeginn 2015	
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 10 Mio. Fr (+/- 50%) Kostenteiler: Anteil Bund 35 % 3.5 Mio. Fr. Anteil Kanton 65 % 6.5 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 0 % 0 Fr.
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026	

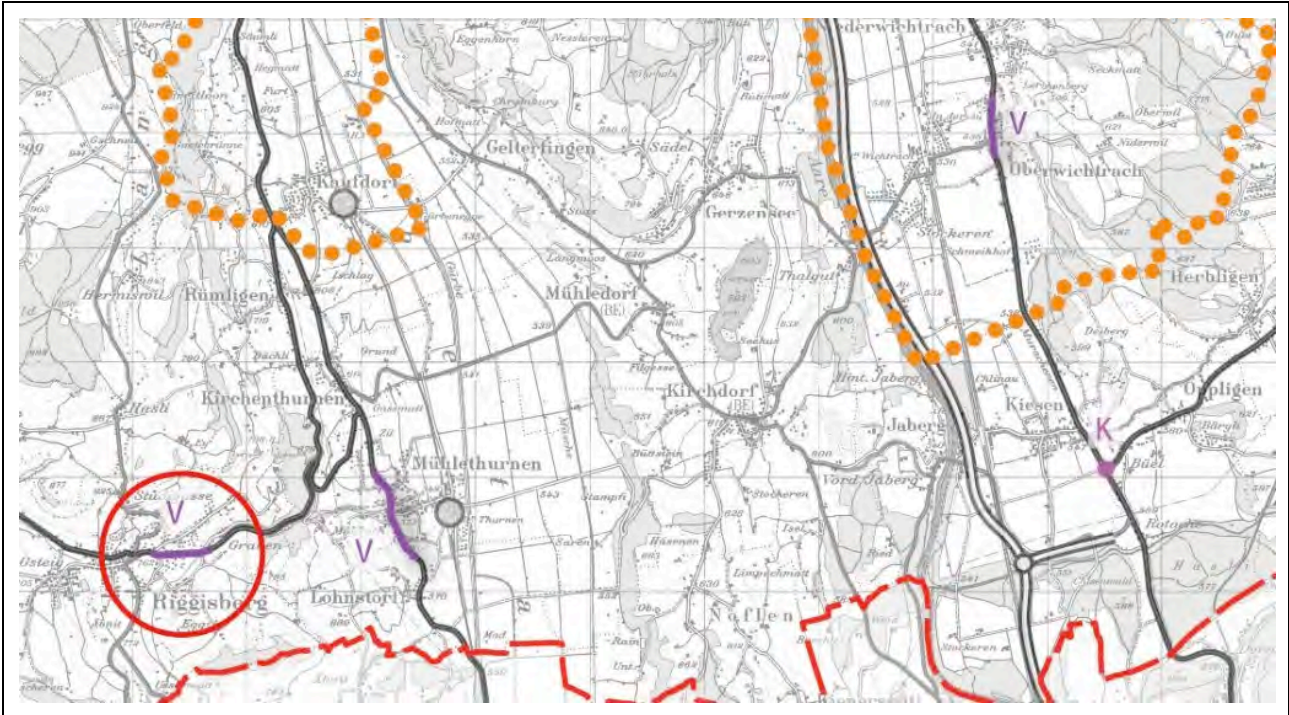
Beurteilung
Wirkung: Durch eine Stärkung des Langsamverkehrs kann die Lärm- und Luftbelastung gesenkt und der Aussenraum attraktiver gestaltet werden, womit die Lebensqualität der BewohnerInnen erhöht wird. Dies führt zu einer Steigerung der Attraktivität der Gesamtregion.
<ul style="list-style-type: none"> - WK1: Mit der Sanierung der Kantonsstrasse und Massnahmen auf der parallelen kommunalen Achse wird der Verkehr verstetigt und attraktivere Bedingungen für den LV geschaffen. Die Massnahme vermindert die Dominanz der MIV und verbessert die Verträglichkeit der Strasse im Siedlungsgebiet. Die Korrektur verbessert das regionale LV-Netz bedeutend. - WK2: Die Massnahmen tragen massgeblich zur Aufwertung des öffentlichen Raumes im Kernbereich der Siedlungen bei. - WK3: Die Umgestaltungen mit weniger dominanten Strassen wirken sich positiv auf die Sicherheit aus. - WK4: Dank der Verbesserung des Modal-Splits zugunsten des ÖV sinkt die Luft- und Lärmbelastung und die Umweltbelastung wird leicht reduziert.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:	
Belastung bestehendes Strassennetz:	
GVM Ist 2007:	8'400 - 10'050 DWV
GVM Prognose Zielszenario 2030:	11'600 - 13'650 DWV
Priorität:	
<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

Sonstiges
Literatur / Grundlegendokumente:
<ul style="list-style-type: none">- AP V+S 2007, 351.010, Nr. 57, B-Projekt- AP V+S 2007, Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr, 351.039, Nr. 63, B-Projekt
Bemerkungen / Hinweise:
<ul style="list-style-type: none">- Reifegrad 1-2

Einzelmassnahme Verkehrssicherheit: **Riggisberg, Gehweg Grabenstrasse** **V – MIV 6.2**
 Priorität A

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:
 Auf einem Abschnitt der Grabenstrasse fehlt ein Trottoir bzw. ein Gehweg und somit besteht gemäss Standards ein Defizit für Zufussgehende. Mit der Erstellung eines Gehwegs werden Lücken für den Fussverkehr geschlossen und deren Sicherheit erhöht.

Massnahmen:
 Abschnittsweise Erstellung eines Gehweges zur Sicherstellung eines durchgehenden Trottoirs.

Zuständigkeiten

Federführung: Tiefbauamt Kanton Bern (TBA), OIK II	Beteiligte Stellen: Gemeinde Riggisberg
--	---

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:
 Anpassung des Konzepts aufgrund der Mitwirkung
 Auflage des Strassenplans
 Eingabe Vorprojekt beim Bund –
 geschätzter Baubeginn 2014

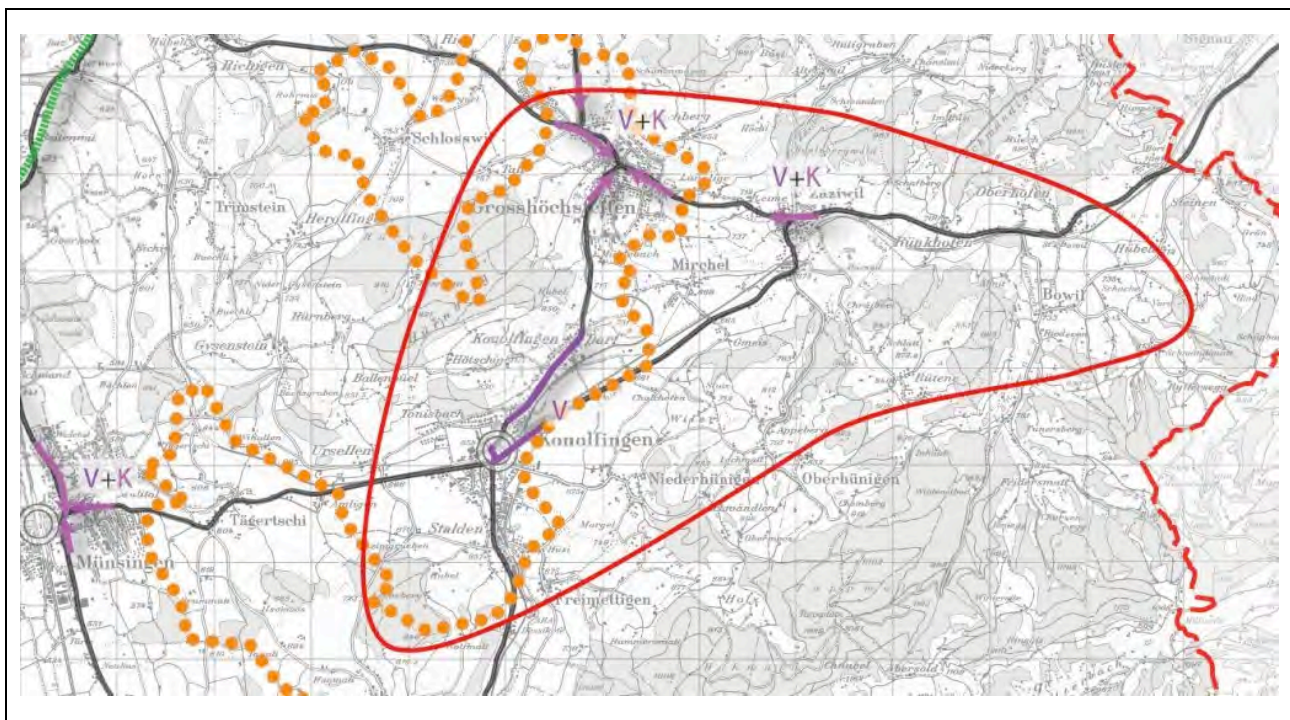
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 2.2 Mio. Fr (+/- 50%) Kostenteiler: Anteil Bund 0 % 0 Fr. Anteil Kanton 100 % 2.2 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 0 % 0 Fr.
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung, Realisierung <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026	

Beurteilung
Wirkung: – WK1: Die Erstellung des Gehweges verbessert das lokale LV-Wegenetz. – WK2: Keine Wirkung – WK3: Der Ausbau der Strasse zugunsten des Veloverkehrs erhöht die Verkehrssicherheit generell, insbesondere die mit dem Velo zurückgelegten Schulwege. – WK4: Keine Wirkung
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:
Belastung bestehendes Strassennetz: GVM Ist 2007: 3'600 DWV GVM Prognose Zielszenario 2030: 4'400 DWV
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: – Projektunterlagen OIK II
Bemerkungen / Hinweise: – Reifegrad 2

Einzelmassnahme Verkehrsstudie:	Korridorstudie Konolfingen, Grosshöchstetten, Bowil	V – MIV 10.1 Priorität A
---------------------------------	--	------------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung	
<p>Zielsetzung:</p> <p>Für den Raum Konolfingen–Grosshöchstetten–Bowil sind Strategien und Massnahmen zu erarbeiten, die eine Weiterentwicklung des Raumes zulassen, die bestehenden Schwachstellen im Verkehr so weit als möglich beheben und keine neuen bewirken. Dies soll mit einem optimierten Massnahmenpaket aus raumplanerischen und verkehrlichen (öffentlichem Verkehr, motorisiertem Individualverkehr, Langsamverkehr und P+R/B+R) erreicht werden.</p>	
<p>Massnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verkehrsträgerübergreifende Korridorstudie für Raum Grosshöchstetten – Konolfingen – Bowil: – Prüfung der Auswirkungen auf die Gesamtentwicklung der Gemeinden und Entwurf eines langfristigen Zukunftsbildes (Schwerpunkte, Stossrichtung der Weiterentwicklung, Zusammenspiel Siedlung – Landschaft/ Landwirtschaft) – Klärung des Handlungsbedarfs in diesem Korridor zur Reduktion der Dominanz MIV und Reduktion der Trennwirkung für den Fuss- und Veloverkehr sowie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit – Berücksichtigung aller Verkehrsträger (MIV, ÖV und LV) sowie der raumplanerischen Zielsetzungen 	

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Regionalkonferenz Bern – Mittelland (RK BM), Fachbereich Verkehr</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>RK BM, TBA Kanton Bern OIK II, AöV, Gemeinden Grosshöchstetten, Zäziwil, Konolfingen, Bowil, Mirchel Biglen, Oberthal, Niederhünigen, Oberhünigen, Freimet- tigen, Region Kiesental Transportunternehmen: BLS, PostAuto, Bernmobil</p>

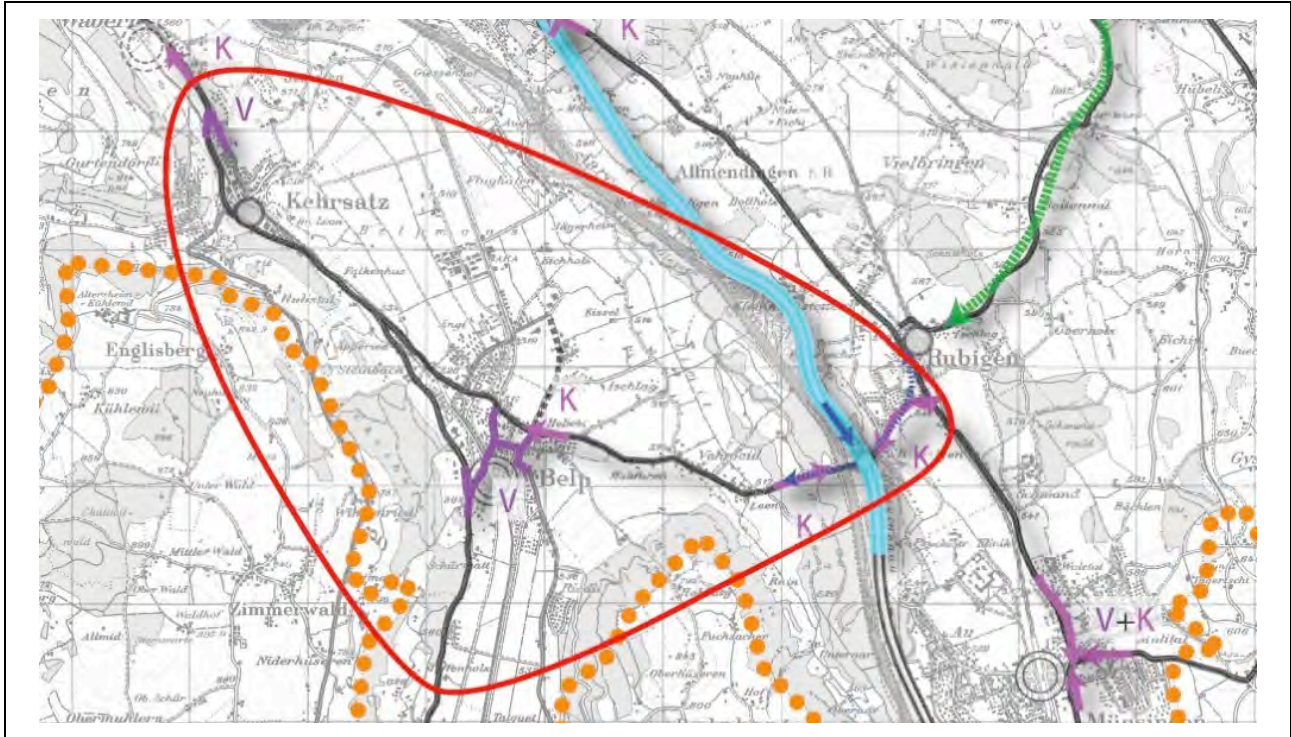
Realisierung	
<p>Vorgehen/Meilensteine: Erarbeitung einer verkehrsträgerübergreifenden Korridorstudie in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden und den beteiligten Stellen (2011/2012).</p> <p>Konzept 2012 Mitwirkung 2013 Verabschiedung 2013</p>	
<p>Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: ca. 240'000 Fr.</p> <p>Kostenteiler: Anteil Bund 0 % 0 Fr. Anteil Kanton 75 % 180'000 Fr. Anteil Region/Gemeinden 25 % 60'000 Fr.</p>
<p>Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung (Studie) <input type="checkbox"/> 2015 - 2018 <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p>	

Beurteilung													
<p>Wirkung: Dank der Klärung des Handlungsbedarfs in diesem Korridor können zukunftsweisende Massnahmen definiert werden, um die verkehrliche Situation in diesem Korridor nachhaltig zu verbessern. Damit kann der Langsamverkehr und der öffentliche Verkehr langfristig gestärkt werden, die Lärm- und Luftbelastung gesenkt und damit die Lebensqualität der BewohnerInnen erhöht werden. Dies führt zu einer Steigerung der Attraktivität der Region.</p>													
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: Konolfingen, Sanierung Emmentalstrasse (MIV 5.2h); Konolfingen, Sanierung Kreuzplatz (MIV 5.4d); Konolfingen, Sanierung Burgdorfstrasse (MIV 5.8); Konolfingen, Verbreiterung Unterführung Bahnhof (MIV 5.9)</p>													
<p>Belastung bestehendes Strassennetz:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Burgdorfstrasse</th> <th>Emmentalstrasse</th> <th>Thunstrasse</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>GVM Ist 2007:</td> <td>5'100 DWV</td> <td>5'500 DWV</td> <td>5'900 DWV</td> </tr> <tr> <td>GVM Prognose Zielszenario 2030:</td> <td>6'250 DWV</td> <td>6'400 DWV</td> <td>7'000 DWV</td> </tr> </tbody> </table>			Burgdorfstrasse	Emmentalstrasse	Thunstrasse	GVM Ist 2007:	5'100 DWV	5'500 DWV	5'900 DWV	GVM Prognose Zielszenario 2030:	6'250 DWV	6'400 DWV	7'000 DWV
	Burgdorfstrasse	Emmentalstrasse	Thunstrasse										
GVM Ist 2007:	5'100 DWV	5'500 DWV	5'900 DWV										
GVM Prognose Zielszenario 2030:	6'250 DWV	6'400 DWV	7'000 DWV										
<p>Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>													

Sonstiges	
<p>Literatur / Grundlegendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Konzeptstudie Korridor Grosshöchstetten – Zäziwil – Bowil, Januar 2009 – Bericht Vorarbeiten RGSK, 2009 – Verkehrsanalyse im Raum Grosshöchstetten, 2007 – Verkehrszählung Grosshöchstetten, 2006 	
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Anhand der Ergebnisse der Studie werden Massnahmen formuliert 	

Einzelmassnahme Verkehrsstudie:	Korridorstudie Gürbetal	V – MIV 10.2 Priorität A
---------------------------------	--------------------------------	------------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung	
<p>Zielsetzung:</p> <p>Verbesserung der Erreichbarkeit dieses Korridors; Reduktion der Dominanz des MIVs und Reduktion der Trennwirkung für den Fuss- und Veloverkehr; Verbesserung der Verkehrssicherheit.</p> <p>Ausarbeitung von Lösungsvorschlägen für die Bewältigung der Kapazitätsengpässe beim Autobahnanschluss Rubigen und der Verträglichkeitskonflikte in Belp und Kehrsatz.</p>	
<p>Massnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verkehrsträgerübergreifende Korridorstudie für Raum Kehrsatz – Belp – Toffen - Rubigen: – Klärung der Schnittstellen zentrale Agglomeration - ländlicher Raum / periphere Agglomeration – Klärung des Handlungsbedarfs in diesem Korridor zur Reduktion der Dominanz MIV und Reduktion der Trennwirkung für den Fuss- und Veloverkehr sowie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit – Klärung des Handlungsbedarfs für die Priorisierung des strassengebundenen ÖV's und des Potenzials für einen Ausbau der Tangentialverbindungen im erweiterten Korridor – Berücksichtigung aller Verkehrsträger (MIV, ÖV und LV) sowie der raumplanerischen Zielsetzungen 	
Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Regionalkonferenz Bern – Mittelland (RK BM) Fachbereich Verkehr</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>RK BM, TBA Kanton Bern OIK II, ASTRA, BLS, AöV, Bernmobil, Gemeinden Kehrsatz, Belp, Rubigen, Toffen</p>

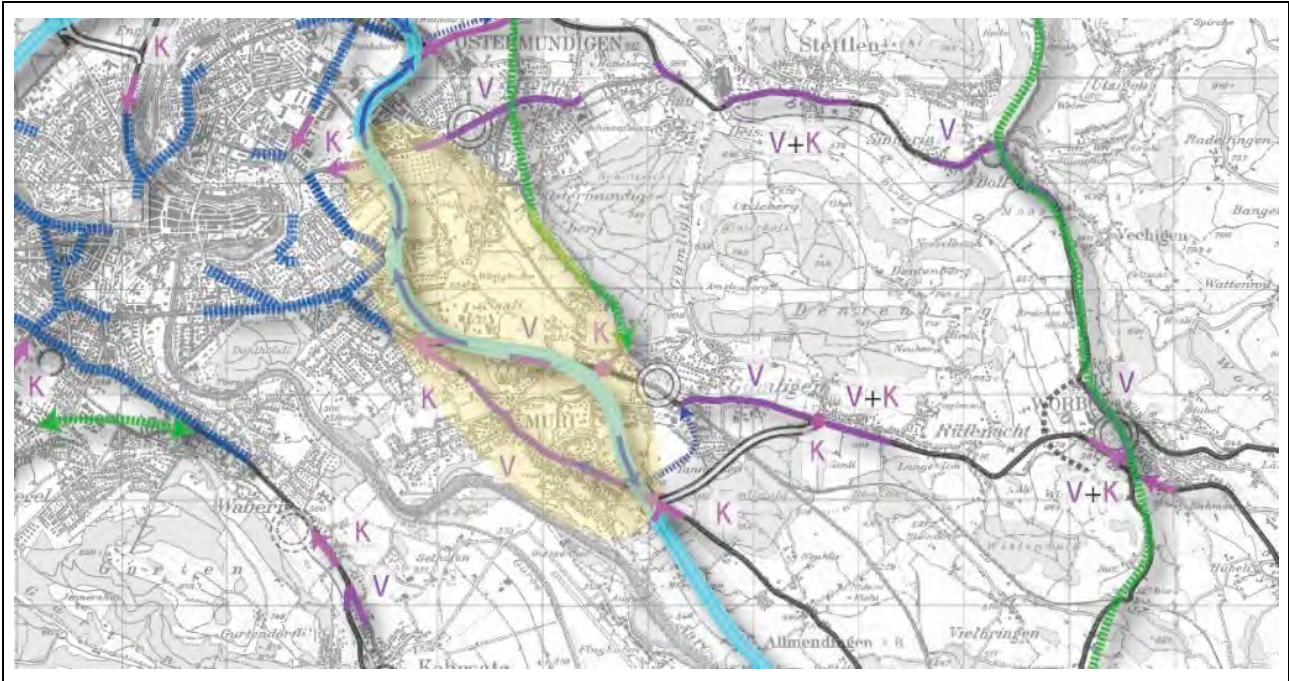
Realisierung										
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <p>Erarbeitung einer verkehrsträgerübergreifenden Korridorstudie in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden und den beteiligten Stellen.</p> <p>Konzept 2013</p> <p>Mitwirkung 2014</p> <p>Verabschiedung 2014</p>										
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: ca. 100'000 Fr.</p> <p>Kostenteiler:</p> <table> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>0 %</td> <td>0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>75 %</td> <td>75'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region/Gemeinden</td> <td>25 %</td> <td>25'000 Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	0 %	0 Fr.	Anteil Kanton	75 %	75'000 Fr.	Anteil Region/Gemeinden	25 %	25'000 Fr.
Anteil Bund	0 %	0 Fr.								
Anteil Kanton	75 %	75'000 Fr.								
Anteil Region/Gemeinden	25 %	25'000 Fr.								
<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung (Studie)</p> <p><input type="checkbox"/> 2015 – 2018</p> <p><input type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p>										

Beurteilung													
<p>Wirkung:</p> <p>Dank der Klärung des Handlungsbedarfs in diesem Korridor können zukunftsweisende Massnahmen definiert werden, um die verkehrliche Situation in diesem Korridor nachhaltig zu verbessern und die Erreichbarkeit des Flughafens Bern Belpmoos zu verbessern. Durch eine Stärkung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs kann die Lärm- und Luftbelastung gesenkt und damit die Lebensqualität der BewohnerInnen erhöht werden. Dies führt zu einer Steigerung der Attraktivität der Gesamtregion.</p>													
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - MIV 3.4 Münsingen Entlastungsstrasse Nord: der Bereich Rubigen steht in direktem Zusammenhang mit Korridor Aaretal/Münsingen. Zeithorizont für Handlungsbedarf im Bereich Rubigen wahrscheinlich kurzfristiger als Entlastungsstrasse Nord. Bei Bedarf koordinierte Planung auslösen. - MIV 3.3 Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung; MIV 4.5 Belp, Kapazitätssteigerung Knoten Linde; MIV 4.6 Rubigen, Korrektur Belpstrasse; MIV 5.2g Belp, Umgestaltung Dorf- und Bahnhofstrasse 													
<p>Belastung bestehendes Strassennetz:</p> <table> <thead> <tr> <th></th> <th>Steinbachstrasse</th> <th>Viehweidstrasse</th> <th>Seftigenstrasse</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>GVM Ist 2007:</td> <td>15'600 DWV</td> <td>16'250 DWV</td> <td>9'100 DWV</td> </tr> <tr> <td>GVM Prognose Zielszenario 2030:</td> <td>17'350 DWV</td> <td>17'950 DWV</td> <td>10'550 DWV</td> </tr> </tbody> </table>			Steinbachstrasse	Viehweidstrasse	Seftigenstrasse	GVM Ist 2007:	15'600 DWV	16'250 DWV	9'100 DWV	GVM Prognose Zielszenario 2030:	17'350 DWV	17'950 DWV	10'550 DWV
	Steinbachstrasse	Viehweidstrasse	Seftigenstrasse										
GVM Ist 2007:	15'600 DWV	16'250 DWV	9'100 DWV										
GVM Prognose Zielszenario 2030:	17'350 DWV	17'950 DWV	10'550 DWV										
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>													

Sonstiges	
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Regionales Entwicklungskonzept Region Gantrisch, 2007 	
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anhand der Ergebnisse der Studie werden Massnahmen formuliert 	

Einzelmassnahme Verkehrsstudie:	Bern/Muri, Rückbau A6	V – MIV 10.3 Priorität A
---------------------------------	------------------------------	------------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung	
<p>Zielsetzung:</p> <p>Durch die Engpassbeseitigung der A6 bietet sich mit dem Bypass Ost 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 - zum Bsp. beim Freudenbergerplatz - und zu Siedlungsentwicklungen entlang der neuen Stadtstrasse, insbesondere im Gebiet Saali, Melchenbühl.</p> <p>Mit dem Rückbau sollen Stadtreparatur betrieben werden und gemeindeübergreifende Potenziale zur städtebaulichen Entwicklung gemeinsam koordiniert werden.</p> <p>Die städtebauliche Entwicklung (Siedlung und Verkehr), die landschaftliche Einbettung der neu entstehenden Gebiete und Anschlussbauwerke und die Ausgestaltung der Stadtstrasse selbst müssen frühzeitig in gemeindeübergreifenden Planungen und in enger Zusammenarbeit mit Gemeinden, Kanton und ASTRA konkretisiert werden.</p>	
<p>Massnahme:</p> <p>Die konkreten Anforderungen der umliegenden Gemeinden an den Rückbau der A6 und den damit verbundenen Entwicklungspotenzialen müssen bereits ins Generelle Projekt des Bundes einfließen können.</p> <p>Aus diesem Grund initiiert die Region eine gemeindeübergreifende Planung zur Vertiefung des städtebaulichen Nutzens des Autobahnrückbaus (Siedlung, Verkehr und Landschaft).</p>	
Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Regionalkonferenz Bern - Mittelland (RK BM) Fachbereich Verkehr</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>ASTRA, Bern, Gemeinde Muri bei Bern, Ostermündigen, OIK II, AÖV</p>

Realisierung										
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Initiierung einer gemeindeübergreifenden Planung, z.B. in Form einer Testplanung (mit städtebaulichem Modell) - Abstimmung und Klärung des weiteren Vorgehens und Einbezug ins Generelle Projekt - Festlegung des Planungsinstrumentes (z.B. gemeindeübergreifender Masterplan / Richtplan) 										
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: ca. 100'000 Fr.</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">0 %</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">75 %</td> <td style="text-align: right;">75'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region/Gemeinden</td> <td style="text-align: center;">25 %</td> <td style="text-align: right;">25'000 Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	0 %	0 Fr.	Anteil Kanton	75 %	75'000 Fr.	Anteil Region/Gemeinden	25 %	25'000 Fr.
Anteil Bund	0 %	0 Fr.								
Anteil Kanton	75 %	75'000 Fr.								
Anteil Region/Gemeinden	25 %	25'000 Fr.								
<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung (Studie)</p> <p><input type="checkbox"/> 2015 - 2018</p> <p><input type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p>										

Beurteilung
<p>Wirkung:</p> <p>Mit dem Rückbau der Autobahn im Stadtgefüge wird Stadtreparatur betrieben, städtebaulich kann das Gebiet dichter genutzt werden, es entstehen hochwertige Stadträume, die massive Trennwirkung des Autobahngürtels wird abgebaut, unterbrochene Netzverbindungen werden wieder hergestellt. Es entstehen neue Potenziale im ÖV für Süd-Ost-Tangenten, sowie Potenziale zur Stadtentwicklung in Bern und in Richtung Muri, Ostermündigen. Mit der gemeindeübergreifenden Planung wird die Siedlungsentwicklung nach Innen in der Kernagglomeration gefördert.</p> <p>Die detaillierte Beurteilung der Wirkung erfolgt aufgrund ausgearbeiteter städtebaulicher Studien.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vertiefungsstudie A6 Bern - Muri mit Bypass Ost. In Bearbeitung bis Ende 2011. Als Ergebnis der Vertiefungsstudie liegt ein Dossier mit einer Lösung vor, die als Bestvariante bewertet und soweit konkretisiert ist, dass sie gegebenenfalls als Grundlage zur Auslösung eines GP (generellen Projektes) dienen kann (Auszug Ausschreibungsunterlagen). <p>Eine gemeinsame Stellungnahme des Kantons, der Regionalkonferenz Bern-Mittelland, der Stadt Bern und der Gemeinden Ittigen, Muri und Zollikofen zu den Vertiefungsstudien (A1 und A6) des ASTRA wurde im März 2012 an das ASTRA eingereicht. Darin wird der starke Zusammenhang zur Testplanung Wankdorf-Bolligenstrasse hervorgehoben. Es ist sicherzustellen, dass die Erkenntnisse aus der Testplanung in die Engpassbeseitigung Bern-Ost einfließen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Testplanung Raum Wankdorf – Bolligenstrasse -> V-MIV 4.1 (Korrektion Bolligenstrasse) - Projekt Tram Region Bern - Stadt Bern, Teilverkehrsplan MIV, Stadtteil IV, Quartierplan Stadtteil IV (in Erarbeitung) - Koordination mit Vorranggebiete regionale Siedlungsentwicklung in Bern, Muri, Ostermündigen (Saali Melchenbühl); siehe Hinweis auf Massnahmenblatt S4
<p>Belastung bestehendes Strassennetz: (A6)</p> <p>GVM Ist 2007: 80'400 DWV GVM Prognose Zielszenario 2030: 91'250 DWV</p>
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>

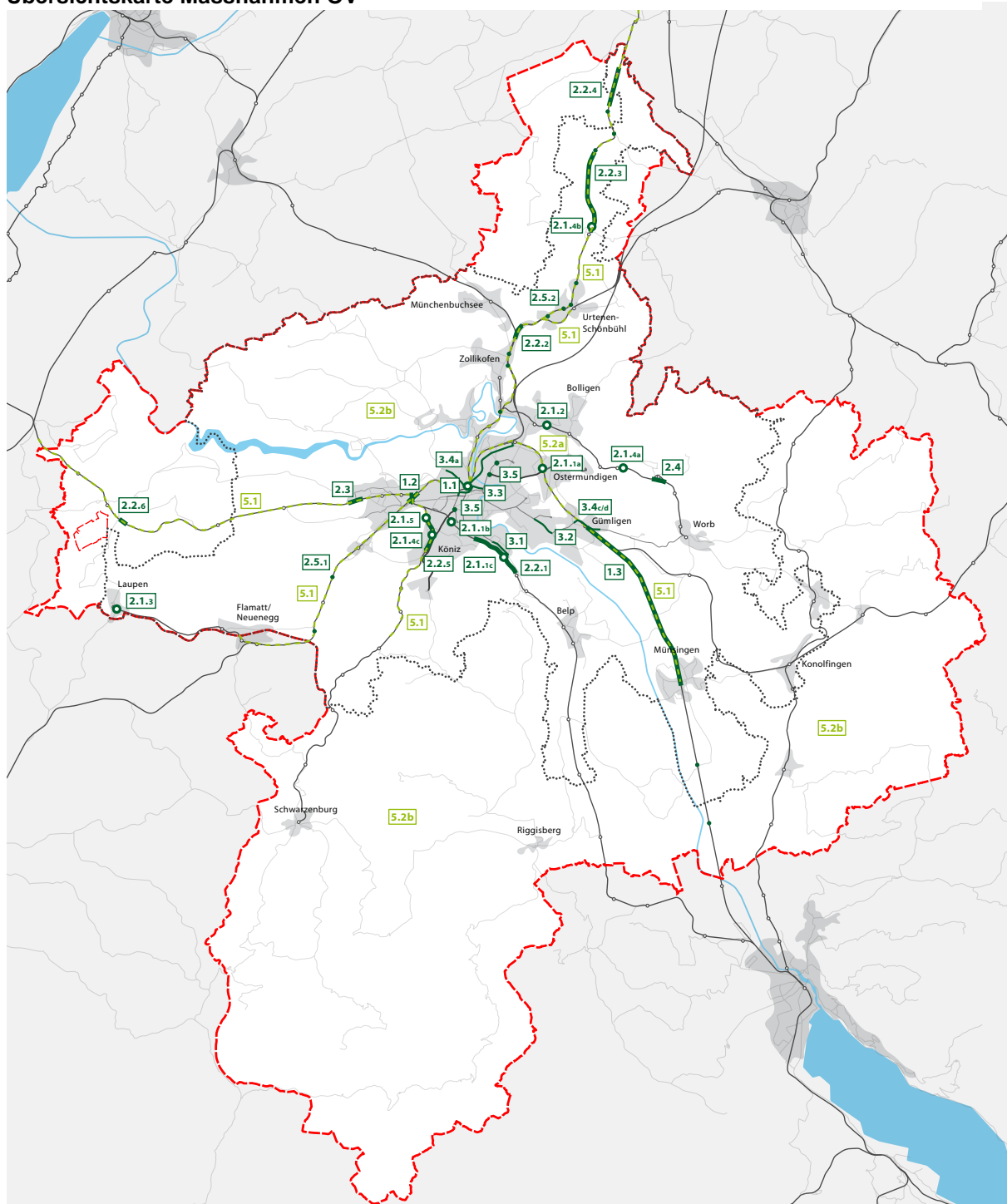
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">- divers, vgl. Literaturliste Vertiefungsstudie A6 Bern - Muri mit Bypass Ost. Ausschreibungsunterlagen, Nov. 2009- Ergebnisse der Vertiefungsstudie und der Testplanung Wankdorf-Bolligenstrasse. 2012
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none">- siehe Abhängigkeiten- Anhand der Ergebnisse der Studie werden Massnahmen formuliert.

Massnahmen öffentlicher Verkehr (ÖV)

Übersichtskarte Massnahmen ÖV	131
Übersicht Etappierung Massnahmen ÖV	132
Massnahmen Fernverkehr (V – ÖV 1)	134
Massnahmenpaket Zukunft Bahnhof Bern (V – ÖV 1.1)	134
Entflechtung Holligen (V – ÖV 1.2)	140
Massnahmenpaket 3. Gleis Gümligen – Münsingen, Entflechtung Gümligen Süd, Wendegleis Münsingen (V – ÖV 1.3)	143
Massnahmen regionaler Schienenverkehr (V – ÖV 2)	146
ÖV-Knotenpunkte von regionaler Bedeutung (V – ÖV 2.1)	
Massnahmenpaket A-Liste (V – ÖV 2.1.1)	
– ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen (V – ÖV 2.1.1a)	146
– ÖV-Knotenpunkt Weissenbühl (V – ÖV 2.1.1b)	149
Einzelmassnahmen 2015–2018	
– ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern (V – ÖV 2.1.1c)	151
– ÖV-Knotenpunkt Ittigen (V – ÖV 2.1.2)	154
– ÖV-Knotenpunkt Laupen (V – ÖV 2.1.3)	156
Einzelmassnahmen 2019–2022 (V – ÖV 2.1.4)	
– ÖV-Knotenpunkt Stettlen (V – ÖV 2.1.4a)	159
– ÖV-Knotenpunkt Jegenstorf (V – ÖV 2.1.4b)	161
– ÖV-Knotenpunkt Liebefeld (V – ÖV 2.1.4c)	163
Einzelmassnahmen ab 2023 (V – ÖV 2.1.5)	
– ÖV-Knotenpunkt Waldegg (V – ÖV 2.1.5)	166
Doppelspurausbauten (V – ÖV 2.2)	
– Doppelspur Wabern – Kehrsatz Nord (V – ÖV 2.2.1)	169
– Doppelspur Zollikofen Nord (V – ÖV 2.2.2)	172
– Doppelspur Jegenstorf – Grafenried (V – ÖV 2.2.3)	175
– Doppelspur Schalunen – Büren zum Hof (V – ÖV 2.2.4)	178
– Doppelspur Liebefeld – Köniz (V – ÖV 2.2.5)	181
– Doppelspur Saaneviadukt (Mauss – Gümmenen) (V – ÖV 2.2.6)	183
Wendegleis Brünnen (V – ÖV 2.3)	186
Umfahrungslinie Sinneringen (inkl. Station Boll-Utzigen) (V – ÖV 2.4)	188

Massnahmenpaket S-Bahn Perronverlängerungen (V – ÖV 2.5)	
– S-Bahn Perronverlängerungen Normalspur (V – ÖV 2.5.1)	191
– S-Bahn Perronverlängerungen Meterspur (V – ÖV 2.5.2)	194
Massnahmen Tramprojekte (V – ÖV 3)	197
Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern (V – ÖV 3.1)	197
Doppelspurausbau Tram 6, Muri (V – ÖV 3.2)	200
Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse/Redundanzen) (V – ÖV 3.3)	203
Massnahmenpaket Weiterentwicklung regionales Tramkonzept (V – ÖV 3.4)	
– Tram Wyler und Länggasse (V – ÖV 3.4a)	206
– Doppelspurausbau Tram 6, Melchenbühl – Gümligen (V – ÖV 3.4b)	206
– Doppelspurausbau Tram 6, Gümligen – Siloah (V – ÖV 3.4c)	207
– Weitere Optionen (V – ÖV 3.4d)	207
Massnahmenpaket Platzgestaltung mit Tramführung (V – ÖV 3.5)	
– Bern, Breitenrainplatz (V – ÖV 3.5a)	208
– Bern, Eigerplatz (V – ÖV 3.5b)	210
– Bern, Viktoriaplatz (V – ÖV 3.5c)	213
Massnahmen Angebotsverbesserungen (V – ÖV 5)	215
Massnahmenpaket Verbesserungen des Angebots der S-Bahn (V – ÖV 5.1)	215
Massnahmenpaket Verbesserungen Tram- und Busangebot (V – ÖV 5.2)	
– Verbesserungen Tram- und Busangebot Kernagglomeration (V – ÖV 5.2a)	217
– Verbesserungen Busangebot ländlicher Raum (V – ÖV 5.2b)	219

Übersichtskarte Massnahmen ÖV



Massnahmen öffentlicher Verkehr

Fernverkehr

- 1.1 Zukunft Bahnhof Bern
- 1.2 Entflechtung Holligen
- 1.3 3. Gleis Gümliigen–Mürsingen, Entflechtung Gümliigen Süd, Wendegleis Mürsingen

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 Sinningen (inkl. Station Boll-Züngen)
- 2.5 S-Bahn Perronverlängerungen

Tramprojekte

- 3.1 Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwäbern
- 3.2 Doppelpurausbau 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

Übersicht Etappierung Massnahmen ÖV

P	= Planung	P	= Schwerpunkt Massnahme bei Planung
R	= Realisierung	R	= Schwerpunkt Massnahme auf Realisierung

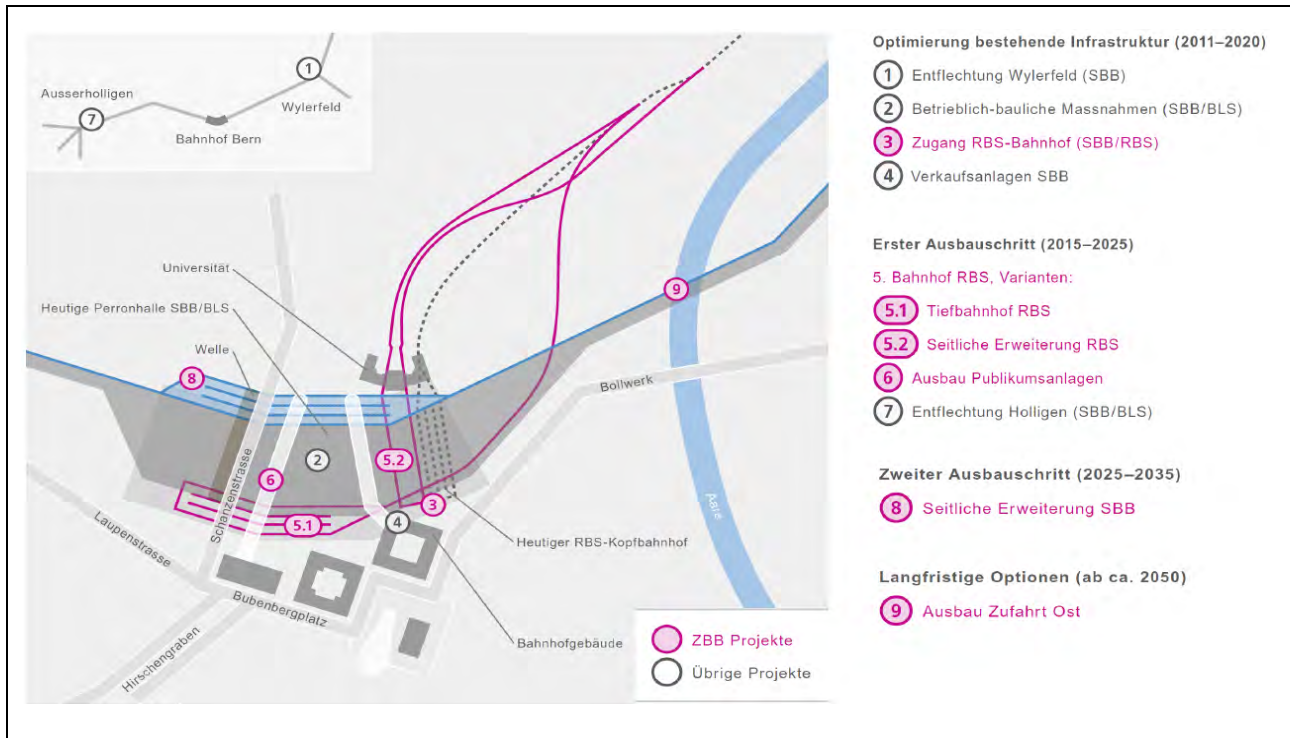
= Massnahme (teilweise) ausserhalb Agglomerationsperimeter

Nr.	Massnahmen	Vorleistung	bis 2014	2015 - 2018	2019 - 2022	ab 2023
1	Massnahmen Fernverkehr					
1.1	Zukunft Bahnhof Bern		P	R		R
1.2	Entflechtung Holligen		P	P	R	
1.3	3. Gleis Gümligen, Gümligen Süd, Wendegleis Münsingen		P	P	R	
2	Massnahmen Regionaler Schienenverkehr					
2.1	ÖV-Knotenpunkte von regionaler Bedeutung					
2.1.1a	ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen		P	R		
2.1.1b	ÖV-Knotenpunkt Weissenbühl		P	R		
2.1.1c	ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern		P	R		
2.1.2	ÖV-Knotenpunkt Ittigen		P	R		
2.1.3	ÖV-Knotenpunkt Laupen		P	R		
2.1.4a	ÖV-Knotenpunkt Stettlen		P	P	R	
2.1.4b	ÖV-Knotenpunkt Jegenstorf		P	P	R	
2.1.4c	ÖV-Knotenpunkt Liebfeld		P	P	R	
2.1.5	ÖV-Knotenpunkt Waldegg		P	P	P	R
2.2	Massnahmenpaket Doppelspurausbauten					
2.2.1	Doppelspur Wabern–Kehrsatz Nord		P	R		
2.2.2	Doppelspur Zollikofen Nord		P	R		
2.2.3	Doppelspur Jegenstorf–Grafenried		P	P	R	
2.2.4	Doppelspur Schalunen–Büren zum Hof		P	P	R	
2.2.5	Doppelspur Liebfeld–Köniz		P	P	P	R
2.2.6	Doppelspur Saaneviadukt		P	P	P	R
2.3	Wendegleis Brünnen			P	P	R
2.4	Umfahrungslinie Sinneringen (inkl. Station Boll-Utzigen)		P	R		
2.5	S-Bahn Perronverlängerungen					
2.5.1	S-Bahn Perronverlängerungen Normalspur	x	R			
2.5.2	S-Bahn Perronverlängerungen Meterspur		P	P	R	
3	Massnahmen Tramprojekte					
3.1	Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern		P	R		
3.2	Doppelspurausbau Tram 6, Muri		P	R		
3.3	Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse/ Redundanzen)		P	P	R	

Nr.	Massnahmen	Vorleistung	bis 2014	2015 - 2018	2019 - 2022	ab 2023
3.4	Weiterentwicklung regionales Tramkonzept					
3.4a	Tram Wyler und Länggasse		P	P	P	R
3.4b	Doppelspurausbau Tram 6, Melchenbühl – Gümligen			P	P	R
3.4c	Doppelspurausbau Tram 6, Gümligen – Siloah			P	P	R
3.4d	Weitere Optionen			P	P	R
3.5a	Stadt Bern, Breitenrainplatz		P	R		
3.5b	Stadt Bern, Eigerplatz		P	R		
3.5c	Stadt Bern, Viktoriaplatz		P	R		
5	Angebotsverbesserungen					
5.1	Verbesserung des Angebots der S-Bahn					
5.2	Verbesserungen Tram- und Busangebot (Kernagglomeration / ländlicher Raum)					

Massnahmenpaket: **Zukunft Bahnhof Bern** **V – ÖV 1.1**

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund: 351.013 Tiefbahnhof Bern RBS sowie 351.021 HB Bern: Neue Fussgängerführung/Anbindung an Stadt und Ortsverkehr



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Die Qualität des ÖV-Knotens Bern soll in folgenden Bereichen erhalten bzw. ausgebaut werden:

- Bern als Hauptstadt der Schweiz soll mit direkten Zügen mit Städten im Ausland verbunden werden
- Der Bahnhof Bern soll als zweitgrösster Knoten- und Kreuzungspunkt der W-E- und N-S-Achsen in das schweizerische Städtetz eingebunden sein
- Der Bahnhof Bern muss die Kapazitäten bereitstellen für einen flächenmässigen und zeitlich gut verfügbaren Agglomerationsverkehr und Regionalverkehr
- Der Bahnhof Bern muss als zentraler Punkt das Umsteigen aller Verkehrsträger im ÖV (Fernverkehr, Regionalverkehr, Stadtverkehr) mit kurzen Wegen gewährleisten

Die Abklärungen im Rahmen des Gesamtprojekts ZBB und des Rahmenplans der SBB zeigen, dass die Gleiskapazitäten für die Normalspur im Bahnhof Bern bis 2030 grundsätzlich ausreichen. Engpässe bestehen dagegen bei den Publikumsanlagen und den Zufahrten zum Bahnhof. Für die Weiterentwicklung des Fernverkehrs und der S-Bahn sind im Bahnhofsbereich Infrastrukturmassnahmen zur Erhöhung der Kapazität der Publikumsanlagen notwendig. Bei der Metterspur besteht sowohl bei der Kapazität der Gleisanlagen wie auch bei den Publikumsanlagen ein massiver Engpass. Schliesslich soll die Anbindung an die Stadt verbessert werden.

Mitte 2011 konnte die Prüfung verschiedener Varianten zum Ausbau des Bahnhofs Bern abgeschlossen werden. Es liegt ein von allen Partnern (inkl. Bund) getragenes Gesamtkonzept vor. Das Gesamtkonzept ZBB ist planerisch im Rahmen des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (Objektblätter 3.1 und 3.4) und im kantonalen Richtplan festgeschrieben.

Massnahmen:

Das Gesamtkonzept zur kurz-, mittel- und langfristigen Entwicklung des Bahnhofs Bern enthält vier Schritte:

- Zur Optimierung der Betriebsabwicklung werden im Zeitraum bis ca. 2020 verschiedene Infrastrukturmassnahmen im Bahnhof und auf der Ostzufahrt umgesetzt (Massnahmen 1 – 4).
- In einem ersten Ausbauschnitt zwischen 2015 und 2025 werden im Bahnhof die Kapazitäten der Publikumsanlagen SBB und des Bahnhofs RBS erweitert. Mit der Entflechtung Holligen und weiteren Optimierungen wird die Leistungsfähigkeit der Westzufahrt erhöht (Massnahmen 5 – 7).
- In einem zweiten Ausbauschnitt zwischen 2025 und 2035 plant die SBB die Zahl der Perrongleise mit einer seitlichen Erweiterung des Bahnhofs unter der Grosse Schanze um vier auf 16 Gleise zu erhöhen (Massnahme 8).
- Der Ausbau der Zufahrt Ost stellt eine langfristige Option für den Zeithorizont nach ca. 2050 dar (Massnahme 9).

Gegenstand des vorliegenden Massnahmenpaketes bilden der Ausbau der Kapazitäten der Publikumsanlagen SBB, die Erweiterung des Bahnhofs RBS sowie die langfristige seitliche Erweiterung des SBB-Bahnhofs.

Für den RBS bestehen mit einem neuen Tiefbahnhof und der seitlichen Erweiterung des heutigen Kopfbahnhofs zurzeit noch zwei nahezu gleichwertige Alternativen, die im Rahmen des Vorprojektes nun evaluiert werden, um in der zweiten Jahreshälfte 2012 die definitive Lösung festlegen zu können. In der Vertiefungsarbeit kann mehr Sicherheit bezüglich Kosten und baulichen Risiken gewonnen werden.

Beim Projekt Publikumsanlagen liegen bis Mitte 2012 die Ergebnisse des Vorprojektes vor. Mit diesem Projekt wird nicht nur eine neue, leistungsfähige Personenunterführung, sondern auch ein direkter Zugang zum Bubenbergplatz und Hirschengraben erstellt. Dadurch wird dieser Anschluss an den städtischen ÖV deutlich aufgewertet. Er entlastet gleichzeitig den Umsteigepunkt Bahnhofplatz.

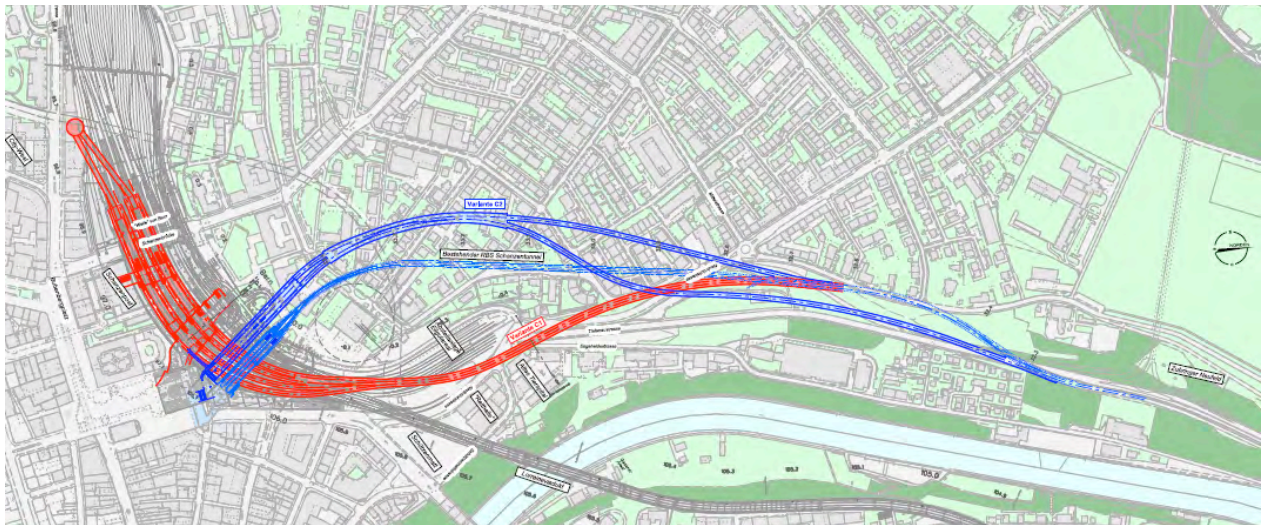
Der Baustart für die beiden Projekte Publikumsanlagen und Bahnhof RBS ist für 2016 geplant. Die Anlagen sollen zwischen 2023 und 2025 in Betrieb genommen werden können. Die Umsetzung aller Massnahmen des Gesamtkonzepts zum Ausbau des Bahnhofs Bern wird im Rahmen einer Gesamtkoordination abgestimmt. Die dafür notwendige Organisation ist im Aufbau begriffen.

Zuständigkeiten

Federführung: GS BVE

Beteiligte Stellen: AöV, AGR, SBB, BLS, RBS, Stadt Bern, Burgergemeinde Bern, Grosse Schanze AG, Die Post, Postauto Schweiz AG, Bernmobil, Regionalkonferenz Bern-Mittelland; zudem ARE, BAV

Realisierung Bahnhof RBS **ÖV 1.1a**
Priorität A



Varianten: C1 (rot); C2 (blau)

Vorgehen:

Mit einem neuen Tiefbahnhof und der seitlichen Erweiterung des heutigen Kopfbahnhofs bestehen zurzeit noch zwei nahezu gleichwertige Alternativen (Variante C1 respektive C2). Diese Varianten werden im Rahmen des Vorprojektes nun evaluiert, damit ein bezüglich Kosten und baulichen Risiken gesicherter Variantenentscheid gefällt werden kann.

Meilensteine:

- Februar 2012 Beginn Vorprojektbearbeitung (parallele Bearbeitung beider Varianten)
- 2012 Variantenentscheid C1 oder C2
- bis Frühjahr 2013 Vorprojekt Bestvariante
- 2013 bis 2015 Bauprojekt / Auflageprojekt
- 2015 bis 2016 Plangenehmigungsverfahren
- 2016 Baubeginn
- 2025 Inbetriebnahme

Koordinationsstand:

- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung

Aufnahme in den kantonalen Richtplan:

- ja nein

Zeithorizont:

- bis 2014 Planung
- 2015 – 2018 Realisierung
- 2019 – 2022 Realisierung
- 2023 – 2026 Realisierung

Kosten: 520 Mio. CHF (+/-30%)

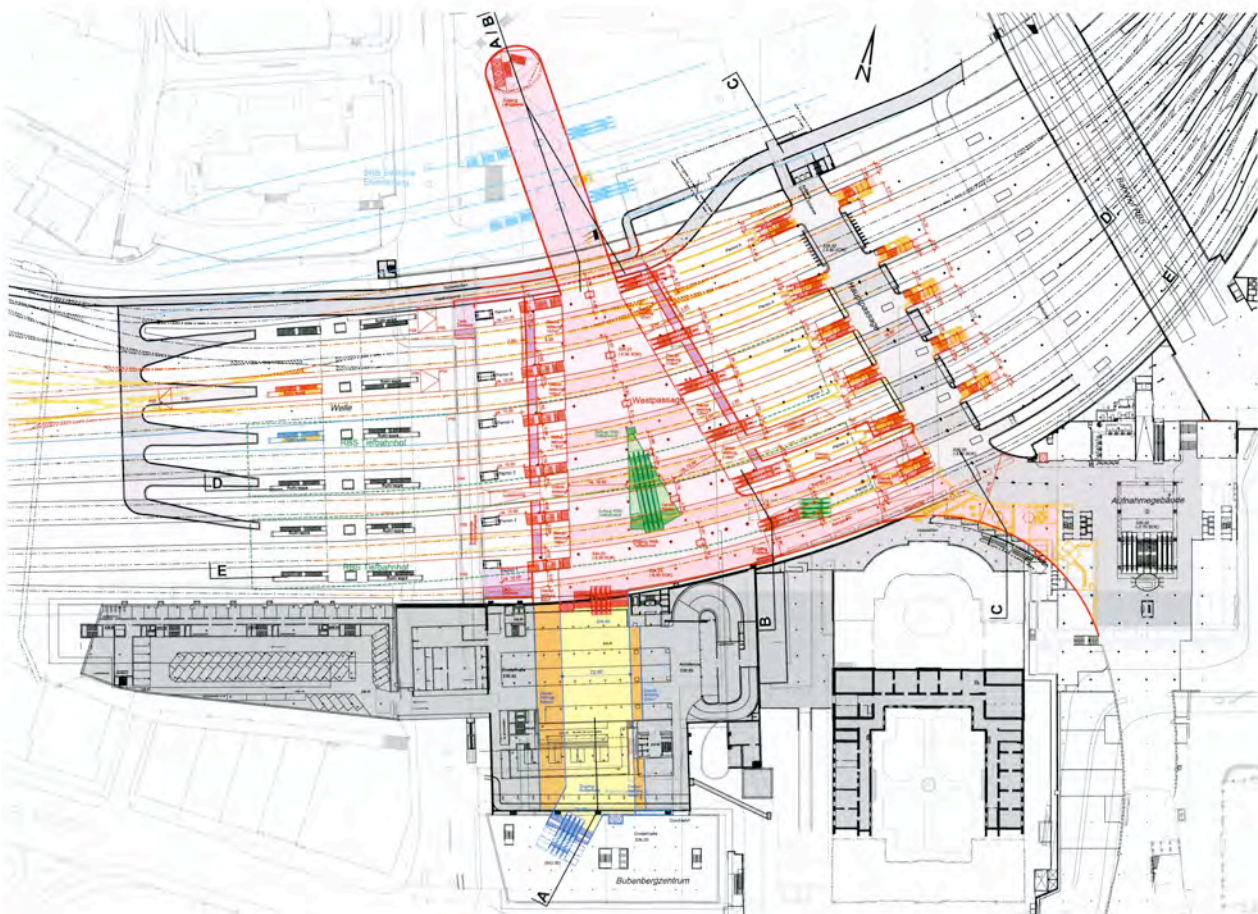
Kostenteiler:

- Anteil Bund
 - Anteil Kanton Bern
 - Anteil Kanton Solothurn
- } in Abklärung / noch offen*

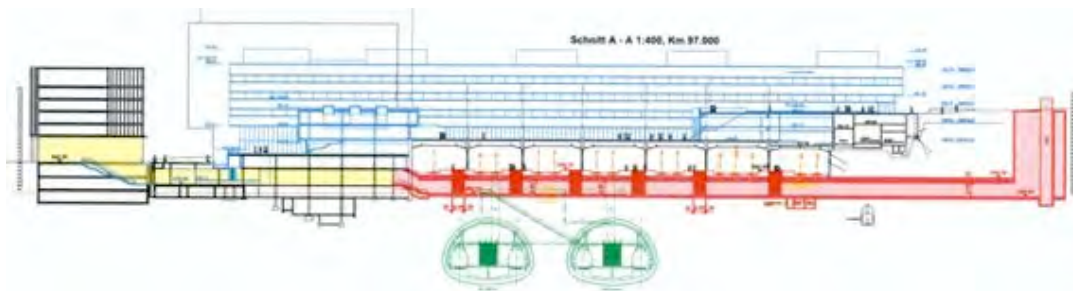
*) Teile des Projekts werden in jedem Fall zur Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds beantragt. Der genaue Kostenteiler soll mit den zuständigen Bundesstellen geregelt werden, sobald die offenen Fragen zur Bahnfinanzierung auf Bundesebene geklärt sind.

Realisierung Publikumsanlagen

ÖV 1.1b
 Priorität A



Situation Westpassage (rot), möglicher Anschluss an Tiefbahnhof RBS (grün), Stadtzugang zum Bubenbergplatz (gelb) und Ausgang Bubenbergzentrum (blau)



Schnitt Perronanlagen, Westpassage (rot) mit Zugang Bubenberg (gelb) und RBS Tiefbahnhof (Variante C1) (grün)

Vorgehen:

Der Bahnhof Bern mit täglich rund 250'000 Kunden (2010, inkl. RBS) hat bei den Publikumsanlagen bereits heute die Kapazitätsgrenzen erreicht. Bis Ende 2030 werden täglich rund 375'000 Kunden erwartet. Heute drängt sich der grösste Teil der Passagiere durch die bestehende Hauptpassage. Ca. 20% der Reisenden benutzen die „Welle“. Durch die erwarteten Passagierzunahmen werden die bestehenden Publikumsanlagen noch stärker belastet. Die Folgen sind Betriebsbehinderungen in Form von Stausituationen und Verspätungen. Auch Komfort und Sicherheit der Reisenden werden beeinträchtigt. Der Ausbau der Publikumsanlagen ist deshalb dringend notwendig.

Mit dem Projekt „Publikumsanlagen SBB“ sollen die Publikumsanlagen den künftigen Anforderungen an mehr Kapazität, Komfort, Übersichtlichkeit und Sicherheit gerecht werden. Das Projekt umfasst eine neue Personenunterführung („Westpassage“), die Verbreiterung des Übergangs von der Hauptpassage in die Bahnhofshalle, neue Perronzugänge und einen Zugang vom Bubenbergplatz durch das Gebäude Bubenbergzentrum zur Westpassage. Die Verbesserung der Kundenfreundlichkeit (mehr Licht und Transparenz) wird mit der Öffnung der Wand entlang Gleis 1 erreicht. Zur Verbesserung der Einstiegverhältnisse in die Züge werden die Perrons zwischen „Welle“ und Hauptpassage auf die Normhöhe 55 cm über Schienenoberkante erhöht. Die zusätzlichen Perronabgänge beschleunigen die Entleerung der Perrons. Die Längszirkulation auf den Perrons entfällt dadurch grösstenteils. Dank dem Ausbau der Publikumsanlagen

können die Passagiere zielgerichteter zirkulieren und die Hauptpassage wird entlastet.

Die Westpassage und der Zugang Bubenberg setzen das so genannte „bipolare Konzept“ aus dem Gesamtkonzept ZBB um. Das „bipolare Konzept“ ermöglicht eine bessere Aufteilung der Personenströme auf die beiden Pole Bahnhofplatz und Hirschengraben. Auf der Nordseite erhält die Westpassage einen Zugang zur Länggasse und zur Grossen Schanze. Das Projekt umfasst ebenfalls die Sicherstellung einer Vertikalbeziehung zur PostAuto-Station. Aufgrund verschiedener Abklärungen wurde bisher eine Weiterführung der Westpassage unter dem Bubenbergplatz bis zum Hirschengraben verworfen. Diese Option soll mittelfristig offen bleiben und bei Bedarf in vertieften Studien geprüft werden.

Die Planung ist mit dem Bahnhofprojekt des RBS koordiniert. Weil der Variantenentscheid RBS noch aussteht und der RBS-Tiefbahnhof für die Dimensionierung der Westpassage massgebend ist, wurde diese Variante im aktuellen Planungsstand berücksichtigt. Im Verlauf der weiteren Planung werden u.a. offene Fragen im Zusammenhang mit der Ver- und Entsorgung der umliegenden Gebäude mit den betroffenen Partnern vertieft abgeklärt.

Meilensteine:

- bis Frühjahr 2013 Vorprojekt
- bis Ende 2014 Bauprojekt
- ab 2016 Ausführung
- 2025 Inbetriebnahme
- laufend Koordination mit dem Nachbarprojekt RBS

Koordinationsstand:

- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung

Aufnahme in den kantonalen Richtplan:

- ja nein

Kosten: 345 Mio. CHF (exkl. MWST) (+/-25%)

Der Kostenteiler ist noch offen.

Kostenteiler:

Anteil Bund	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.
Anteil	%	Fr.

Zeithorizont:

- bis 2014 Planung
- 2015 – 2018 Realisierung
- 2019 – 2022 Realisierung
- 2023 – 2026 Realisierung

Seitliche Erweiterung SBB

ÖV 1.1c

Priorität C



In einem zweiten Ausbauschnitt ab 2025, nach der Realisierung des RBS Tiefbahnhofs und der Publikumsanlagen, soll die Zahl der Perrongleise SBB mit einer seitlichen Erweiterung des Bahnhofs unter der Grossen Schanze um vier auf 16 Gleise zu erhöht werden. Mit der seitlichen Erweiterung kann auf langfristige Sicht das Verkehrsaufkommen bewältigt werden.

Ab dem Jahr 2013 wird das Vorhaben im Rahmen einer Testplanung weiter konkretisiert.

Koordinationsstand:

- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung

Aufnahme in den kantonalen Richtplan:

Kosten: 710 – 1'030 Mio. CHF (+/- 50%)

Der Kostenteiler ist noch offen.

<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Planung <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung

Beurteilung

Wirkung: Die Umsetzung des Gesamtkonzepts zum Ausbau des Bahnhofs Bern ist eine der wichtigsten Schlüssel-massnahmen des Agglomerationsprogramms Bern. Die Sicherung der Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Bern ist Voraussetzung für das Funktionieren des Fernverkehrs, der S-Bahn Bern und der Anbindung an den städtischen und regionalen ÖV. Der Knoten Bern ist der Schlüsselpunkt im Bahnnetz des Grossraums Bern (Hauptstadtregion) und zweitgrösster Bahnknoten der Schweiz. Ohne die Bereitstellung von ausreichenden Kapazitäten des ÖV kann die notwendige Konzentration der Siedlungsentwicklung nicht erreicht werden.

- WK1: Die Massnahme bringt eine massive Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Nur mit der Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der Gleisanlagen, der Zufahrten und der Publikumsanlagen Bahnhof Bern kann das Angebot des öffentlichen Verkehrs in der Region Bern verbessert und die steigende Nachfrage bewältigt werden.
- WK2: Die Massnahme bringt eine deutliche Verbesserung in Bezug auf Siedlungsentwicklung nach innen. Durch die konsequente Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die Hauptachsen des öffentlichen Verkehrs wird die Zersiedelung gebremst. Dazu muss aber der öffentliche Verkehr die Kapazität bereitstellen können.
- WK3: Die Massnahme bewirkt durch die damit verbundene Erhöhung des ÖV-Anteils tendenziell eine Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- WK4: Die Massnahme bringt eine sehr deutliche Verbesserung in Bezug auf Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch mit sich. Der Ausbau des Bahnhofs Bern ermöglicht eine Erhöhung des Anteils ÖV am Modalsplit und führt zu einer Verringerung der Luftschadstoff- und Lärmbelastung.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- Abhängigkeit/Synergien zu anderen Massnahmen des Gesamtkonzepts zum Ausbau des Bahnhofs Bern. Insbesondere bedingen sich die beiden Massnahmen Bahnhof RBS und Publikumsanlagen gegenseitig.

Priorität:

- A: Bahnhof RBS und Publikumsanlagen
- B
- C: Seitliche Erweiterung SBB

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente:

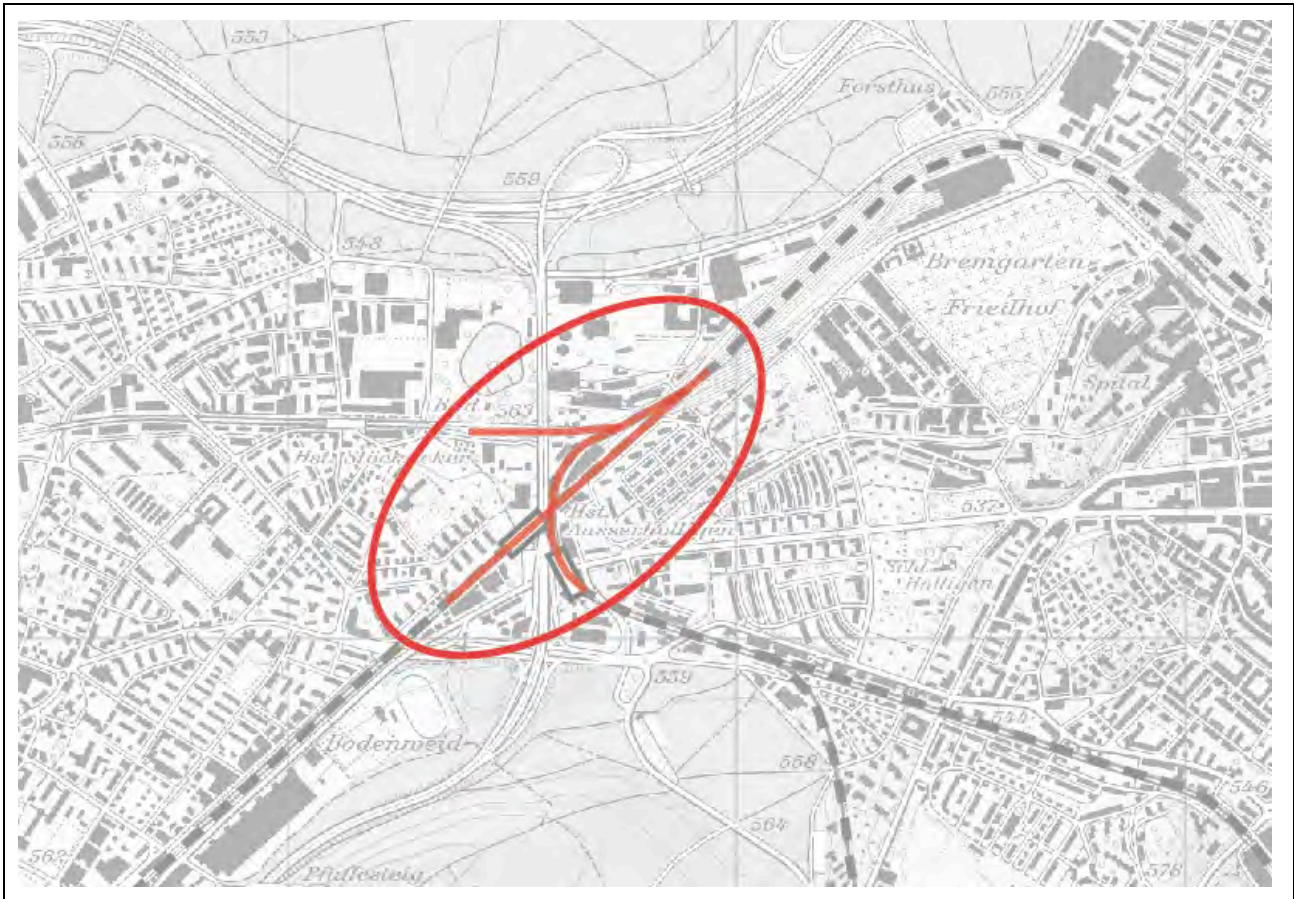
- ZMB Bern-Süd. 2008.
- Knoten Bern, Rahmenplan 2012.
- Machbarkeitsstudie. 2008.
- Gutachten ETH. 2009.
- Variantenanalyse ZBB, Detailbewertung. 2011.
- Synthesebericht Gesamtkonzept ZBB. 2011.
- Vorprojekt Publikumsanlagen SBB. Stand April 2012.
- Vorprojekt Bahnhof RBS. Stand April 2011.
- Gesamtprojekt Zugang Bubenberg (GZB): Varianten- und Machbarkeitsstudien. Juni 2012.

Bemerkungen / Hinweise:

–

Einzelmassnahme Fernverkehr:	Entflechtung Holligen	V – ÖV 1.2 Priorität B
------------------------------	------------------------------	----------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund: 351.020



Massnahmenbeschreibung	
<p>Zielsetzung:</p> <p>Erhöhung der Streckenkapazität im Zulauf des Bahnhofs Bern, damit Taktverdichtungen, kürzere Fahr- und Reisezeiten sowie eine bessere Fahrplanstabilität erreicht werden können.</p>	
<p>Massnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Entflechtung Holligen (Entflechtung der Strecken Bern – Fribourg und Bern – Gürbetal / – Neuenburg) <p>Die Entflechtung Holligen ist Teil des Gesamtkonzepts ZBB (2. Ausbauschnitt) und wichtig für die Kapazitätserhöhung auf der Zufahrt zum Bahnhof aus Westen und im Bahnhof Bern selber.</p>	
Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für öffentlichen Verkehr (AöV)	Beteiligte Stellen: SBB, BLS, Stadt Bern

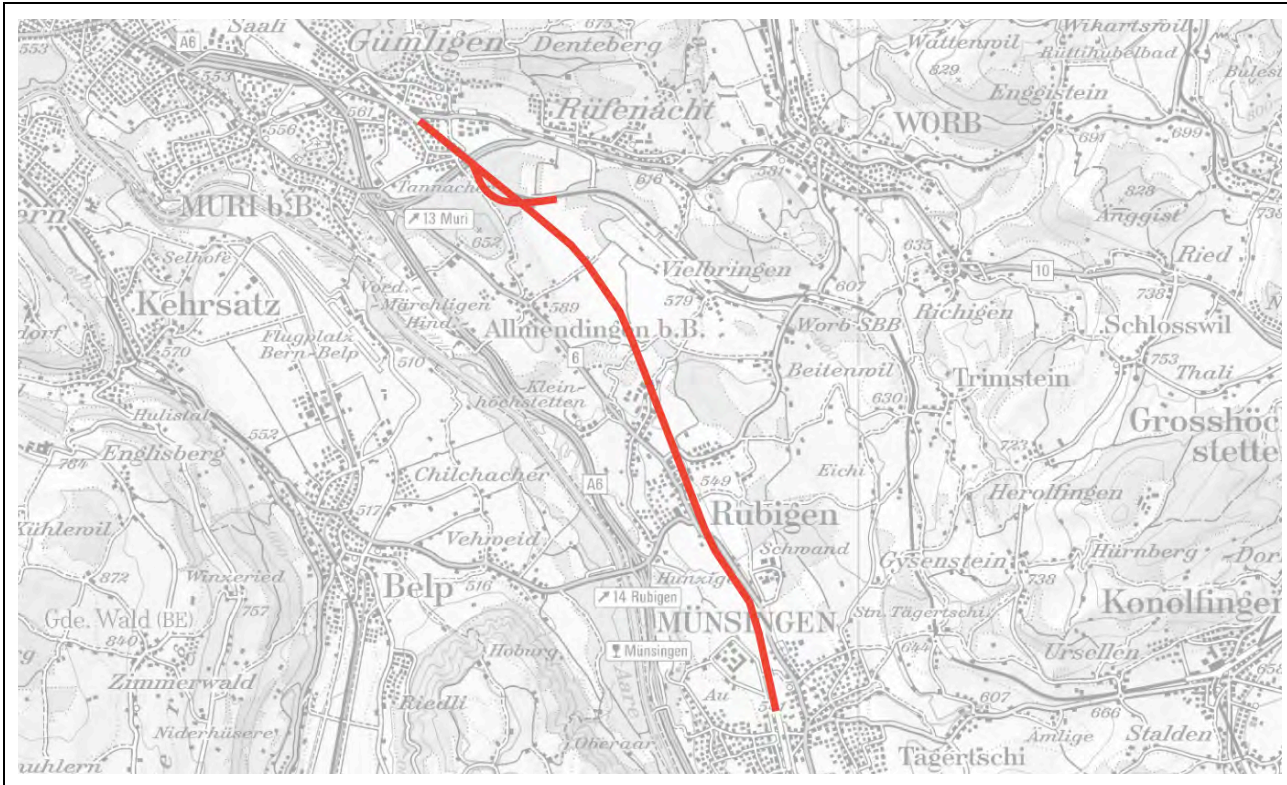
Realisierung										
Vorgehen / Meilensteine: - Studie in den Jahren 2012–2013										
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 310 Mio. CHF (+/- 50%) Finanzierung gemäss Vorlage FABI nicht über den Infrastrukturfonds Kostenteiler: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">100%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">310 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">0%</td> <td style="text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinden</td> <td style="text-align: center;">0%</td> <td style="text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	100%	310 Mio. Fr.	Anteil Kanton	0%	0 Fr.	Anteil Gemeinden	0%	0 Fr.
Anteil Bund	100%	310 Mio. Fr.								
Anteil Kanton	0%	0 Fr.								
Anteil Gemeinden	0%	0 Fr.								
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung <input type="checkbox"/> 2023 – 2026										

Beurteilung
Wirkung: – WK1: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 (Angebot S-Bahn) eine starke bis sehr starke Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Dank der Entflechtung Holligen wird die Leistungsfähigkeit im Zulauf West des Bahnhofs Bern erhöht. Die Massnahme ermöglicht eine Verdichtung zwischen Köniz-Niederscherli und Bern zum 15'-Takt bzw. eine betriebliche Flexibilität, eine Verdichtung des RE Neuchâtel/Murten – Bern zum 30'-Takt sowie neue Durchbindungen im Regionalverkehr (z.B. Brünnen – Wankdorf). Die durchschnittlichen Reise- und Umsteigezeiten werden verringert. Die Umsteigebeziehungen sowie die Erreichbarkeit von dicht besiedelten Agglomerationsgebieten werden verbessert. Die Verlagerung vom MIV auf ÖV kann zudem zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses auf dem Strassenetz führen. – WK2: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Der Ausbau des Angebotes der S-Bahn verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und kann zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen führen. – WK3: Die Massnahme bewirkt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Durch die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV kann eine Verminderung der Unfälle erreicht werden. – WK4: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 eine leichte bis bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem reduzieren sich die Zersiedlung sowie die Trennwirkung von Infrastrukturen.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Die Massnahme ist eine Voraussetzung für die vollständige Umsetzung der Massnahme «V – ÖV 5.1 Verbesserungen des Angebots der S-Bahn» (insbesondere 15'-Takt Flamatt – Bern – Münsingen, Bern – Köniz – Niederscherli, 30'-Takt S5 Bern – Ins sowie Durchmesserverbindungen Brünnen – Wankdorf).
Priorität: <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">- Agglomerationsprogramm Zusatzbericht 2007- Synthesebericht Gesamtkonzept Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) vom 27. Juni 2011
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>Gemäss Vernehmlassungsvorlage FABI wird die Massnahme nicht über den Infrastrukturfonds finanziert.</p>

Massnahmenpaket: **3. Gleis Gümligen – Münsingen, Entflechtung Gümligen Süd, Wendegleis Münsingen** **V – ÖV 1.3**
 Priorität B

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund: 351.018



Massnahmenbeschreibung	
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Taktverdichtung der S-Bahn im Korridor Aaretal – Bewältigung des Güterverkehrs (Gütertrassee Transitkorridor – Nord-Süd) – Sicherstellung und Ausbau des Fernverkehrs (halbstündlich zwei Fernverkehrszüge Bern – Thun) 	
<p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Neubau 3. Gleis Gümligen – Münsingen – Entflechtung Gümligen Süd – Erstellung eines Wendegleises in Münsingen, da ein Kreuzen der Gleise die Nutzung neuer Kapazitäten zu stark einschränkt. <p>Das 3. Gleis im Aaretal ist eine Schlüsselmassnahme für den nationalen Personen- und Güterverkehr auf der Lötschbergachse. Gleichzeitig dient sie der überfälligen Verbesserung des Angebots der Bern S-Bahn (15'-Takt Bern – Münsingen).</p>	

Zuständigkeiten	
<p>Federführung: Amt für öffentlichen Verkehr (AöV)</p>	<p>Beteiligte Stellen: SBB, BLS, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Gemeinden Muri bei Bern, Rubigen und Münsingen, OIK II</p>

Realisierung										
Vorgehen / Meilensteine: - Vorprojekt <i>Weiteres Vorgehen abhängig von FABI Entscheid des eidgenössischen Parlaments</i>										
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 600 Mio. CHF (+/- 50%) Finanzierung über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) Kostenteiler: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">100%</td> <td style="width: 30%; text-align: right;">600 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">0%</td> <td style="text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">0%</td> <td style="text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	100%	600 Mio. Fr.	Anteil Kanton	0%	0 Fr.	Anteil Gemeinde	0%	0 Fr.
Anteil Bund	100%	600 Mio. Fr.								
Anteil Kanton	0%	0 Fr.								
Anteil Gemeinde	0%	0 Fr.								
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung <input type="checkbox"/> 2023 – 2026										

Beurteilung
Wirkung: <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 eine starke bis sehr starke Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Trotz dem ab 2014 geplanten Einsatz von Doppelstockzügen reicht der 30'-Takt der S-Bahn im Aaretal nicht aus, um die prognostizierte Nachfragesteigerung zu bewältigen. Die Massnahme ermöglicht insbesondere Verbesserungen auf den Linien Freiburg – Bern, Laupen – Bern, Brünnen – Bern sowie Bern – Münsingen – Thun und zwar einen dichteren Takt (15'-Takt der S-Bahn bis Münsingen), kürzere Umsteige- und Reisezeiten, bessere Fahrplanstabilität, verbesserte Angebotskonzepte, mehr Liniendurchbindungen sowie ein höheres Platzangebot. Die Umsteigebeziehungen sowie die Erreichbarkeit von dicht besiedelten Agglomerationsgebieten werden verbessert. Die Verlagerung vom MIV auf ÖV kann zudem zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses auf dem Strassenetz führen. - WK2: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Der Ausbau des Angebotes der S-Bahn verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und kann zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen führen. - WK3: Die Massnahme bewirkt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Durch die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV kann eine Verminderung der Unfälle erreicht werden. - WK4: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 eine leichte bis bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem reduzieren sich die Zersiedlung sowie die Trennwirkung von Infrastrukturen.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> - Die Massnahme ist Voraussetzung für die Bewältigung der Verkehrsströme im Aaretal. - Der Ausbau im Aaretal ist zwingende Voraussetzung für weitere im Zielkonzept der 2. Teilergänzung geplante Angebotsverbesserungen (s. auch Massnahme «V – ÖV 5.1 Verbesserungen des Angebots der S-Bahn»): <ul style="list-style-type: none"> - bessere zeitliche Verteilung der 4 stündlichen S-Bahnen im Wangental (15'-Takt Bern – Flamatt) - Durchbindung der S-Bahn von Brünnen bzw. Neuenburg Richtung Wankdorf / Aaretal (bisher aus diesem Korridor nur Radiallinien). Der Ausbau im Aaretal ermöglicht neue Linienverknüpfungen (Fribourg – Münsingen, Laupen – Thun) und dadurch eine Reduktion der Standzeiten und einen wirtschaftlicheren Betrieb.

Priorität:

- A
- B
- C

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente:

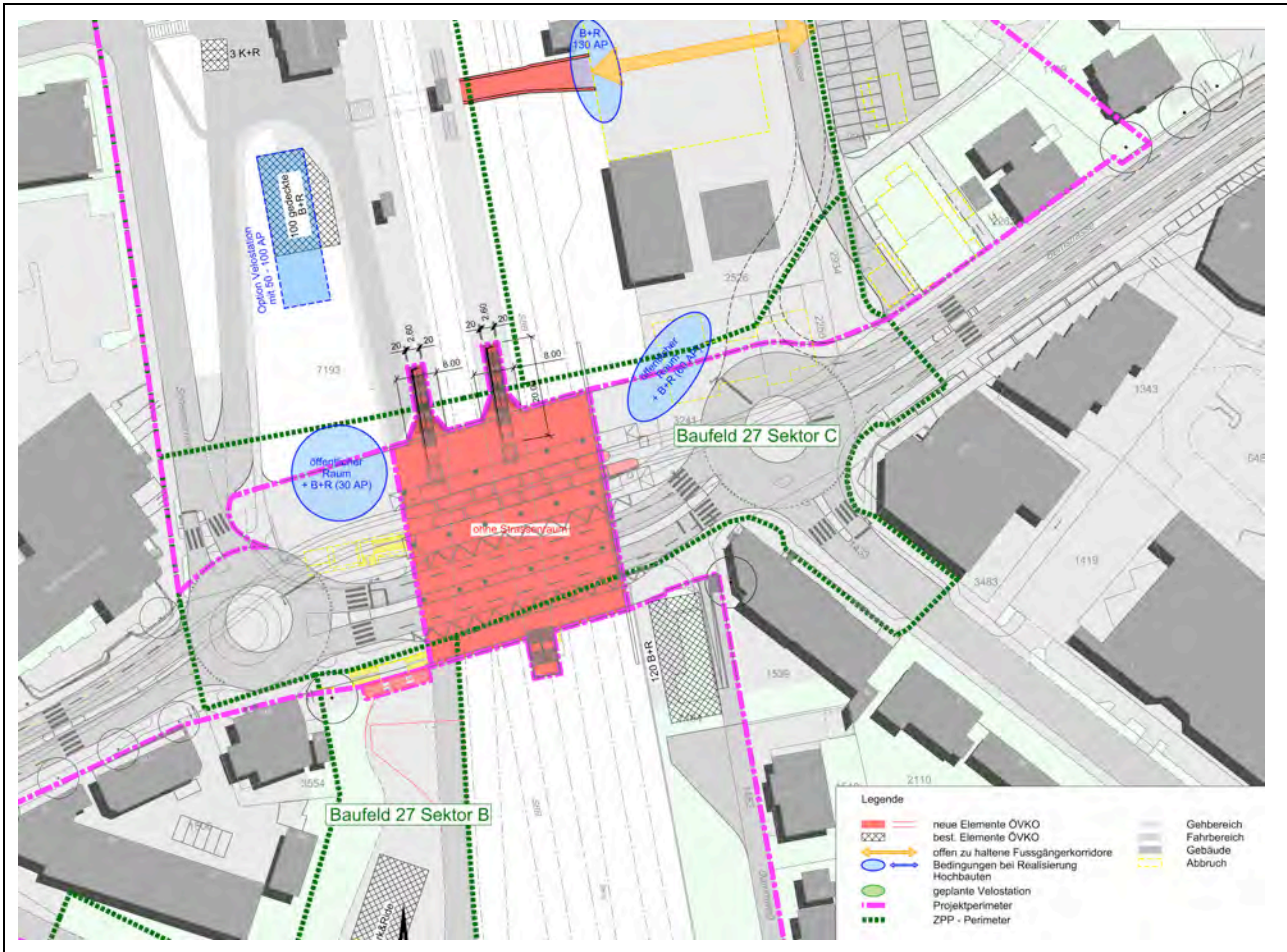
- Studie SBB
- AöV. 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungszeitraum 2012 – 2019. 2. Zwischenbericht. März 2009.
- AöV. 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, 3. Zwischenbericht vom 20. Februar 2012.
- Agglomerationsprogramm Zusatzbericht 2007

Bemerkungen / Hinweise:

Der Bericht zur 2. Teilergänzung der S-Bahn Bern bestätigt die Dringlichkeit und Wichtigkeit der Massnahme.

Massnahmenpaket ÖV-Knotenpunkte: **ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen** **V – ÖV 2.1.1a**
 Priorität A

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

- Dichtes S-Bahnhaltstellennetz in der Kernagglomeration von Bern
- Optimale Umsteigebeziehungen und Umsteigeverhältnisse zwischen S-Bahn und Feinverteiler, damit attraktive Mobilitäts- und Transportketten angeboten werden können
- Verbesserte Zugänglichkeit zum ÖV (Bahn, Bus und Tram) aus dem Siedlungsgebiet Ostermundigen
- Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen am ESP Ostermundigen durch die Schaffung eines qualitativ hochstehenden Verkehrsknotenpunktes.

Massnahmen:

- Neubau Unterführung Bernstrasse: Schaffung der räumlichen Voraussetzungen für die Zusammenfassung aller ÖV-Träger (Bahn, Tram und Bus) in einem attraktiven ÖV-Knotenpunkt mit direkten und leistungsfähigen Zugängen zur Bahn.
- Durchstich Unterführung Mitte: Erstellen direkter und attraktiver Zugänge zur Bahn aus dem Siedlungsgebiet und dem ESP Ostermundigen.
- Neubau von Veloabstellplätzen an strategisch günstigen Standorten zur optimalen Anbindung des Langsamverkehrs.

Um die Wirksamkeit des Massnahmenpakets zu steigern, wird die Koordination mit folgenden Drittprojekten sichergestellt:

- Tram Region Bern
- Kommunale Überbauungsordnung für die ZPP 27
- Bahnhof Ostermundigen: Perronerhöhung auf Standard P55
- Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz
- Buskonzept Ostermundigen
- Kombinierte Mobilität (Velostation)

Der ÖV-Knoten Ostermundigen schafft zusammen mit Tram Region Bern und den Langsamverkehrsmassnahmen optimale Voraussetzungen als Umsteigepunkt zwischen S-Bahn und Feinverteiler. Gleichzeitig kann im ESP Ostermundigen eine gezielte Verdichtung von Dienstleistungsarbeitsplätzen und Wohnnutzung erreicht werden. Die Attraktivität des öffentlichen Raums wird massiv aufgewertet und die Verkehrs- und soziale Sicherheit erhöht.

Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für öffentlichen Verkehr (AöV)	Beteiligte Stellen: SBB, RBS, Bernmobil, Gemeinde Ostermundigen, Regionalkonferenz Bern-Mittelland

Realisierung										
Vorgehen / Meilensteine: <ul style="list-style-type: none"> - 2011: Strategische Planung, Vorstudien, Vorprojekt - 2012: Bauprojekt - Ab 2015: Realisierung 										
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 46.9 Mio. CHF (+/- 20%) Kostenteiler: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">45%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">21.1 Mio. CHF</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">37%</td> <td style="text-align: right;">17.4 Mio. CHF</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">18%</td> <td style="text-align: right;">8.4 Mio. CHF</td> </tr> </table>	Anteil Bund	45%	21.1 Mio. CHF	Anteil Kanton	37%	17.4 Mio. CHF	Anteil Gemeinde	18%	8.4 Mio. CHF
Anteil Bund	45%	21.1 Mio. CHF								
Anteil Kanton	37%	17.4 Mio. CHF								
Anteil Gemeinde	18%	8.4 Mio. CHF								
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026										

Beurteilung
Wirkung: <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bringt eine erhebliche Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. In Ostermundigen kann der Zugang zum ÖV aus dem Siedlungsgebiet und die Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern bedeutend verbessert werden. Mit dem Neubau der Unterführung Bernstrasse werden Bahn, Tram und Bus in einem zentralen ÖV-Knotenpunkt eng verknüpft und das Umsteigen deutlich verbessert. Die Massnahme ist damit eine logische Ergänzung zum Projekt Tram Region Bern. Gleichzeitig wird auch das Bussystem (Linie 28, 44 und neue Linie Breitenrain–Bahnhof Ostermundigen–Oberfeld) auf den Bahnhof Ostermundigen fokussiert. Zudem wird die Anbindung des Langsamverkehr (Bike&Ride) verbessert. Damit kann eine Optimierung der Transportkette erreicht werden. Durch die verbesserte Verknüpfung der Verkehrssysteme ergibt sich auch eine Verlagerung vom MIV auf ÖV.

- WK2: Die Massnahme bringt eine starke Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen am ESP Ostermundigen und stellt die Voraussetzungen für die städtebauliche Entwicklung angrenzender Siedlungsgebiete. Die erhebliche Aufwertung des ÖV-Knotenpunktes verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und führt zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen. Ausserdem wird die trennende Wirkung des Bahndammes durch zwei attraktive Unterführungen gemindert. Die Massnahme bringt zudem eine starke Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume (Gestaltung und Übersichtlichkeit, Berücksichtigung der Bedürfnisse spezifischer Anspruchsgruppen wie Behindertenverbände etc.) und damit eine Steigerung der Attraktivität des ÖV im Allgemeinen mit sich.
- WK3: Die Massnahme bewirkt eine Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit.
- WK4: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- Koordinierte Realisierung erforderlich mit Tram Region Bern (Köniz – Bern – Ostermundigen)
- Koordination mit der Massnahme V – KM 2.1b «Velostation Bahnhof Ostermundigen»
- Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte (Massnahmenblatt S 3)

Priorität:

- A
- B
- C

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente:

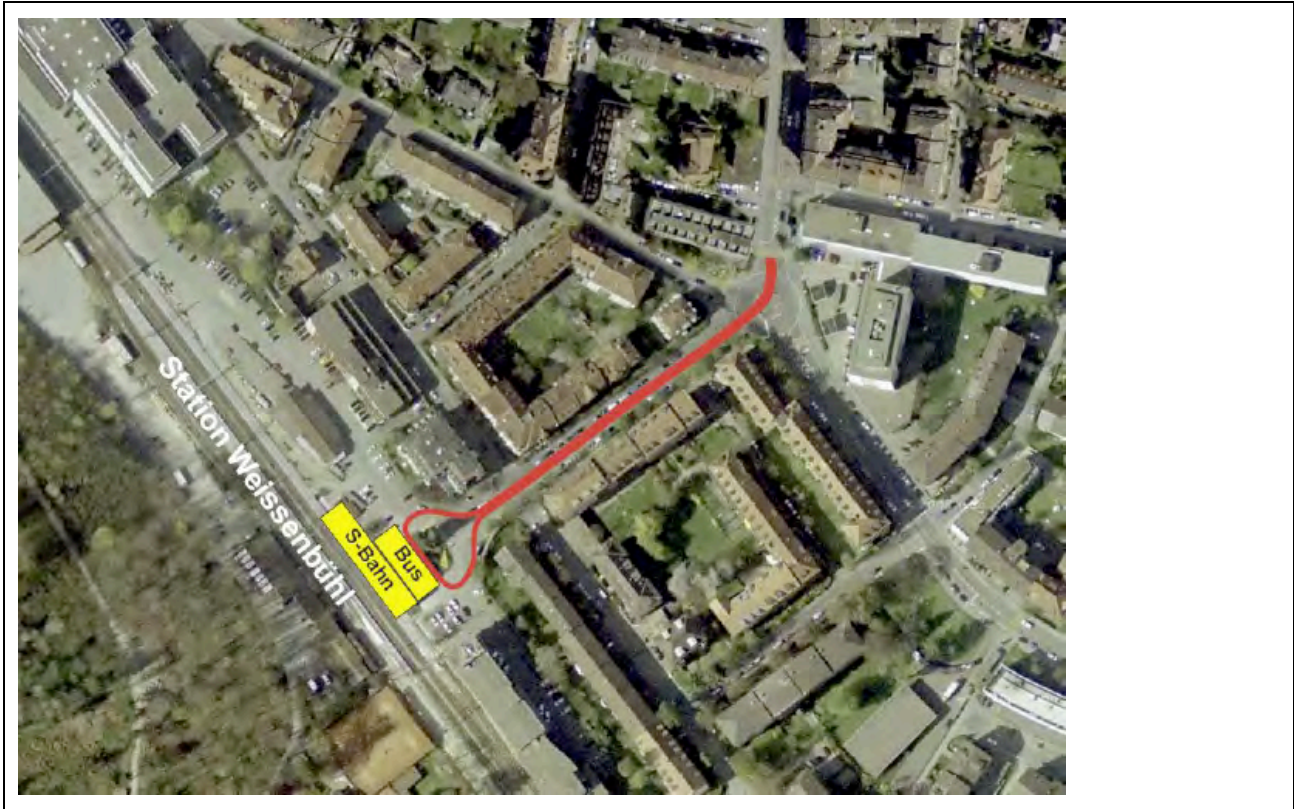
- Vorprojekt ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen
- Richtplan ESP Ostermundigen, Massnahmenblätter Verkehr. 01.09.1996.
- Überbauungsordnung Bahnhof Ostermundigen. Kantonaes Amt für Gemeinden und Raumordnung Bern. 11. Juni 2002.
- RKBM, AöV. Tram Region Bern: Teilprojekt Buskonzept Ostermundigen – Bern. 2010.
- Vorprojekt Tram Region Bern. 2011.
- Nachverdichtungsstudie Ostermundigen (Berner Fachhochschule). 2010.
- Städtebauliche Studie Bahnhofgelände Ostermundigen. Burkhardt + Partner AG. 13.12.2010.
- Städtebauliche Studie Bhf. Ostermundigen. Wüest und Partner AG. Zürich. 30.08.2010.
- Kommunales Verkehrskonzept Ostermundigen. 2000 (Richtplan).

Bemerkungen / Hinweise:

–

Massnahmenpaket ÖV-Knotenpunkte: **ÖV-Knotenpunkt Weissenbühl** **V – ÖV 2.1.1b**
Priorität A

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung	
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Optimale Umsteigebeziehungen und Umsteigeverhältnisse zwischen S-Bahn und Feinverteiler, damit attraktive Mobilitäts- und Transportketten angeboten werden können. – Verbesserung der Zugänglichkeit zur S-Bahnhaltestelle aus dem Quartier. 	
<p>Massnahmen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Optimierung des Umsteigeknotens Weissenbühl 2. Fussgängerbrücke über die Schwarzenburgstrasse, direkt südlich der Bahnbrücke 	
Zuständigkeiten	
<p>Federführung: Amt für öffentlichen Verkehr (AöV)</p>	<p>Beteiligte Stellen: BLS, Stadt Bern, Regionalkonferenz Bern-Mittelland</p>

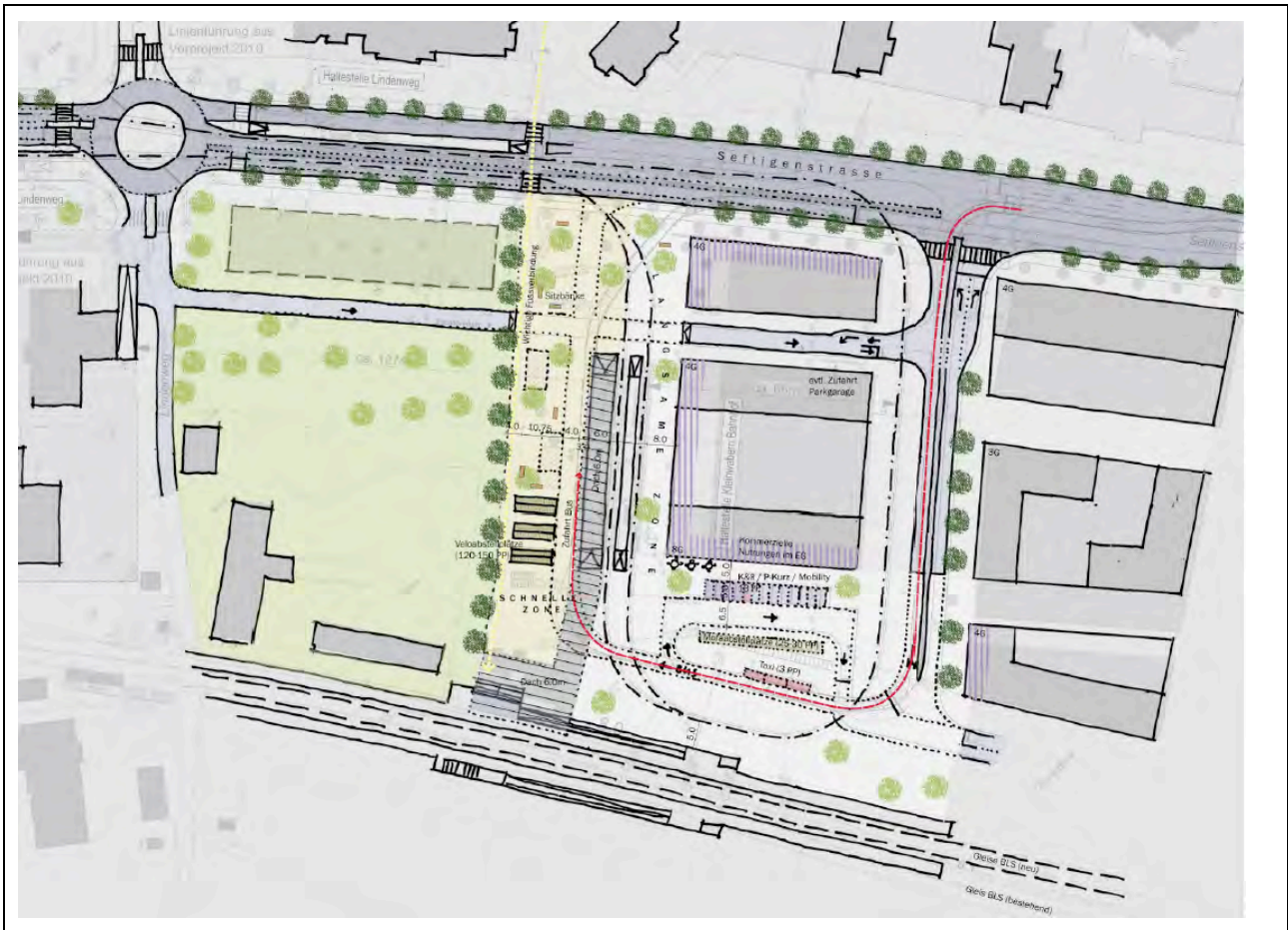
Realisierung										
Vorgehen / Meilensteine: - Lage der S-Bahnhaltestelle überprüfen (Potenzialabschätzung) und bessere Verknüpfung mit dem Feinverteiler (Prüfung einer Busverbindung bis zur S-Bahnhaltestelle)										
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 800'000.– CHF (+/- 30%) (Massnahme 1) Kostenteiler*: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">35%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">280'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">43%</td> <td style="text-align: right;">344'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">22%</td> <td style="text-align: right;">176'000 Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35%	280'000 Fr.	Anteil Kanton	43%	344'000 Fr.	Anteil Gemeinde	22%	176'000 Fr.
Anteil Bund	35%	280'000 Fr.								
Anteil Kanton	43%	344'000 Fr.								
Anteil Gemeinde	22%	176'000 Fr.								
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026	* Der Kostenteiler ist noch genau zu definieren.									

Beurteilung
Wirkung: - WK1: Die Massnahme bringt eine bedeutende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die Massnahme ermöglicht bessere Umsteigebeziehungen insbesondere für die Pendler aus dem Gürbetal/Längenberg in Richtung Mattenhof/Monbijou und in Richtung Köniz/Liebefeld (Arbeitsplatzschwerpunkte). Durch die verbesserte Verknüpfung der Verkehrssysteme ergibt sich auch eine Verlagerung vom MIV auf den ÖV. - WK2: Die Massnahme bringt eine starke Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Die erhebliche Aufwertung der ÖV-Knotenpunkte verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und führt zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen. - WK3: Die Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. - WK4: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Angebotskonzept Bern-Weissenbühl (Massnahmenblatt V – ÖV 5.2a) - Ergebnisse aus der Weiterentwicklung des Regionalen Tramkonzepts
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - RKBM, AöV. Tram Region Bern: ÖV-Erschliessung Weissenbühl–Monbijou mit Tram Region Bern. Angebotskonzept. Entwurf. Oktober 2010.
Bemerkungen / Hinweise: -

Einzelmassnahme ÖV-Knotenpunkte: **ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern** **V – ÖV 2.1.1c**
Priorität A

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund: 351.019 S-Bahnhaltestelle Kleinwabern



Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Dichtes S-Bahnhaltestellenetz in der Kernagglomeration von Bern – Optimale Umsteigebeziehungen und Umsteigeverhältnisse zwischen S-Bahn und Feinverteiler (Tramverlängerung Linie 9; Massnahme V – ÖV 3.1), damit attraktive Mobilitäts- und Transportketten angeboten werden können. – Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen im Umfeld der neuen S-Bahnhaltestelle Kleinwabern (Überbauung Nesslerenweg, Entwicklung Bundesamt für Metrologie METAS, prioritäre Siedlungsentwicklung Balsigergut).
<p>Massnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Neue S-Bahnhaltestelle Kleinwabern <p>Am Umsteigepunkt in Kleinwabern wird die S-Bahn aus dem Gürbetal ideal mit dem städtischen Feinverteiler (Tramverlängerung Linie 9, Massnahme V – ÖV 3.1) verknüpft. Gleichzeitig wird die Voraussetzung für eine verdichtete bauliche Entwicklung von Arbeits- und Wohnnutzungen geschaffen.</p>

Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für öffentlichen Verkehr (AöV)	Beteiligte Stellen: BLS, Gemeinde Köniz, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, OIK II

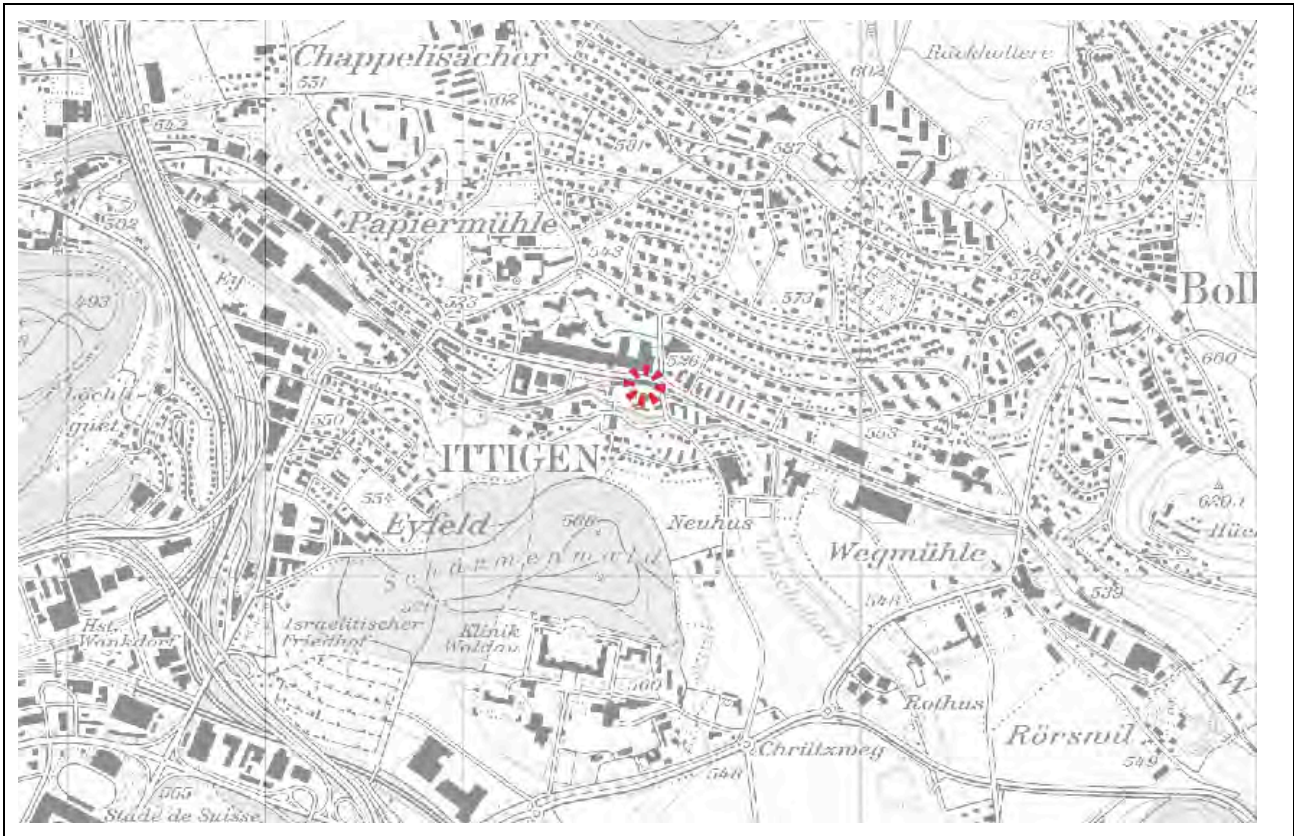
Realisierung										
Vorgehen / Meilensteine: - Machbarkeitsstudie S-Bahnhaltestelle (im Rahmen von TRB) - Städtebauliches Konzept (Gemeinde Köniz) - Vorprojekt S-Bahnhaltestelle (BLS)										
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: ca. 8.0 Mio. CHF (ohne Vorplätze und Erschliessungsstrassen) Finanzierung über Art. 56 EBG Kostenteiler: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">57%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">4.6 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">29%</td> <td style="text-align: right;">2.3 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">14%</td> <td style="text-align: right;">1.1 Mio. Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	57%	4.6 Mio. Fr.	Anteil Kanton	29%	2.3 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	14%	1.1 Mio. Fr.
Anteil Bund	57%	4.6 Mio. Fr.								
Anteil Kanton	29%	2.3 Mio. Fr.								
Anteil Gemeinde	14%	1.1 Mio. Fr.								
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026										

Beurteilung	
Wirkung: – WK1: Die Massnahme bringt eine erhebliche Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Pendler aus dem Gürbetal erhalten einen optimalen Umsteigepunkt für die Arbeitsplätze im Süden der Innenstadt (Monbijou, Mattenhof, Wabern). Das Quartier Kleinwabern mit einem bestehenden und mittel- bis langfristig ausbaubaren Entwicklungspotenzial wird mit der S-Bahn erschlossen und das Umsteigen S-Bahn–Tram/Bus wird optimiert. Durch die verbesserte Verknüpfung der Verkehrssysteme ergibt sich auch eine Verlagerung vom MIV auf ÖV. – WK2: Die Massnahme bringt eine starke Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Die erhebliche Aufwertung der ÖV-Knotenpunkte verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und führt zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen. – WK3: Die Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. – WK4: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Doppelspurausbau Wabern – Kehrsatz Nord (Voraussetzung) (Massnahme V – ÖV 2.2.1) - Realisierung zusammen mit Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern (Massnahme V – ÖV 3.1) - Die Massnahme ermöglicht eine optimale Erschliessung der bestehenden und geplanten Siedlungsgebiete im Bereich Kleinwabern (s. Massnahme S 3 «Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte»: Köniz, Metas (Arbeiten); Massnahme S 4 «Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung»: Köniz Wabern, Balsigergut (Wohnen/Arbeiten)).	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">- Tram Region Bern. Vorprojekt TP 6 Kleinwabern. Februar 2011.- Gemeinde Köniz. Tramverlängerung nach Kleinwabern, Folgerungen Siedlungsentwicklung und Städtebau, Grundlagenbericht. August 2010.- Tram Region Bern. Planungsstudie Wendeschlaufe. 16. Februar 2012, rev. 1: 8. März 2012.- Gemeinde Köniz. Überbauungsordnung Bächtelenacker. 2012.- Gemeinde Köniz. Nutzungsplanänderung Nesslerenweg. 2011.- Gemeinde Köniz. Ortsplanungsrevision, Richtplan Raumentwicklung. 2010.- RKBM, AöV. Tram Region Bern: Buskonzept Kleinwabern. Oktober 2009.- RVK 4. ÖV-Umsteigeknoten – Zweckmässigkeitsuntersuchung. April 2007.- ZMB Bern Süd. 2008.- Agglomerationsprogramm 2005 und Zusatzbericht 2007
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>–</p>

Einzelmassnahme ÖV-Knotenpunkte:	ÖV-Knotenpunkt Ittigen	V – ÖV 2.1.2
		Priorität A

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung	
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Optimale Umsteigebeziehungen und Umsteigeverhältnisse zwischen S-Bahn und Feinverteiler, damit attraktive Mobilitäts- und Transportketten angeboten werden können. – Erhöhung der Sicherheit und Verbesserung der Betriebsabläufe – Halt der Verdichtungszüge S7 Bern – Bolligen am Morgen in beiden Richtungen 	
<p>Massnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ausbau der Station Ittigen 	
Zuständigkeiten	
<p>Federführung: Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) Federführung Projekt: RBS (Bauherr)</p>	<p>Beteiligte Stellen: RBS, Gemeinde Ittigen, Regionalkonferenz Bern-Mittelland</p>

Realisierung										
Vorgehen / Meilensteine: -										
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 7 Mio. CHF (+/- 50%) Finanzierung über Art. 56 EBG Kostenteiler: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">57%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">4.0 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">29%</td> <td style="text-align: right;">2.0 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">14%</td> <td style="text-align: right;">1.0 Mio. Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	57%	4.0 Mio. Fr.	Anteil Kanton	29%	2.0 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	14%	1.0 Mio. Fr.
Anteil Bund	57%	4.0 Mio. Fr.								
Anteil Kanton	29%	2.0 Mio. Fr.								
Anteil Gemeinde	14%	1.0 Mio. Fr.								
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026										

Beurteilung
Wirkung: – WK1: Die Massnahme bringt eine bedeutende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die Massnahme ermöglicht eine Verbesserung der Attraktivität des Bahnhofs Ittigen. Durch die verbesserte Verknüpfung der Verkehrssysteme ergibt sich auch eine Verlagerung vom MIV auf ÖV. – WK2: Die Massnahme bringt eine starke Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Die erhebliche Aufwertung der ÖV-Knotenpunkte verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und führt zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen. – WK3: Die Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. – WK4: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

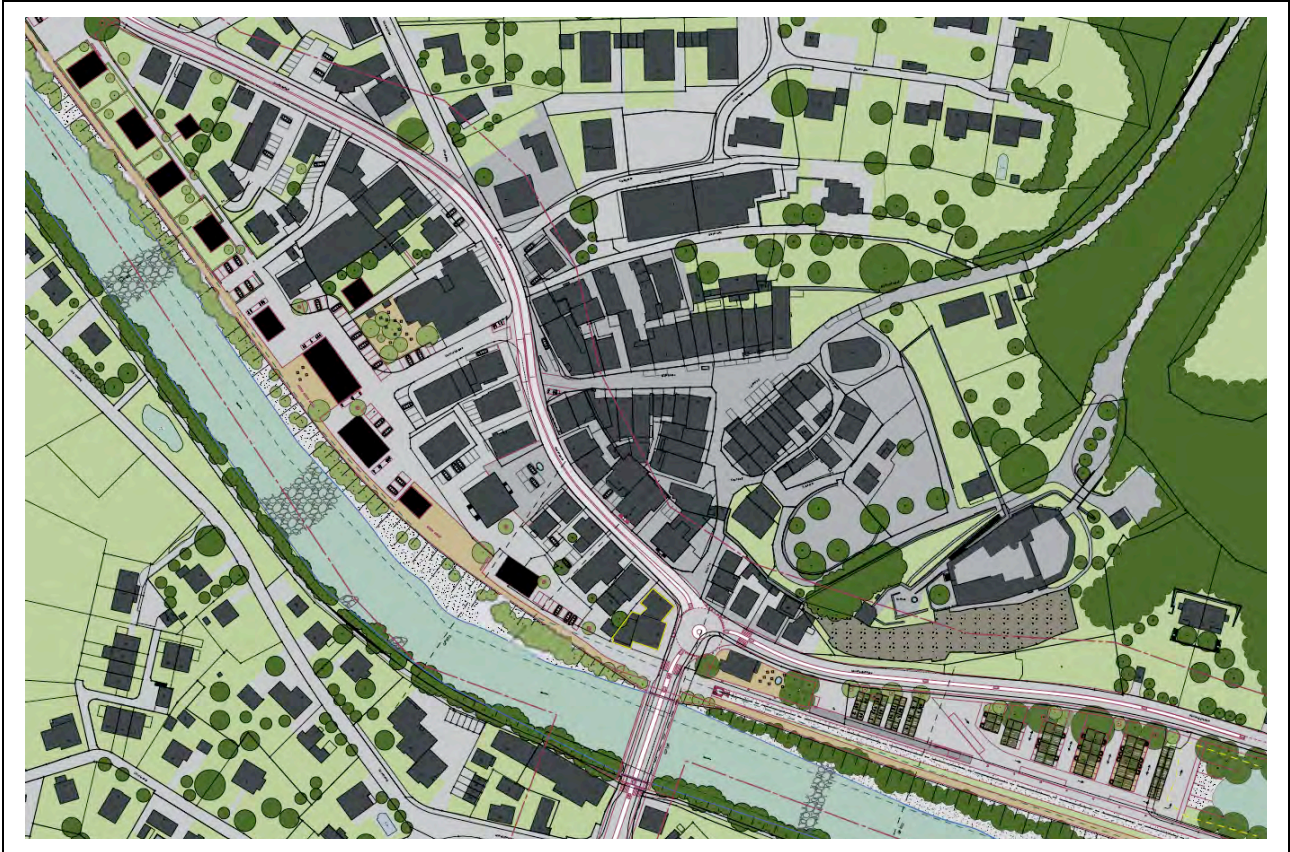
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - RVK 4. Korridorstudie Nord. Mai 2005. - AöV. 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungszeitraum 2012 – 2019. 2. Zwischenbericht. März 2009. - AöV. 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, 3. Zwischenbericht vom 20. Februar 2012.
Bemerkungen / Hinweise: -

Einzelmassnahme ÖV-Knotenpunkte:

ÖV-Knotenpunkt Laupen

V – ÖV 2.1.3

Priorität A

 im Agglomerationsperimeter Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:

Massnahmenbeschrieb

Zielsetzung:

Die heutige Situation der Ortsdurchfahrt durch das Laupener Zentrum ist unbefriedigend. Die Belastung durch den MIV verringert die Aufenthaltsqualität und durch das Schliessen der Barriere beim Bahnübergang entstehen regelmässig Rückstaus.

Aufgrund dieser Defizite wurde ein Projekt entworfen, dessen zentraler Bestandteil die Verlegung des Bahnhofs in östliche Richtung ist. Dadurch verschwindet die Querung von Bahn und Strasse und der Verkehrsfluss wird verstetigt (vgl. Massnahme V – MIV 5.1). Ausserdem wird das alte Bahnhofsareal für eine neue Nutzung frei.

Insgesamt wird durch Umsetzung der Massnahmen

- eine niveaugleiche Gleisquerung aufgehoben
- optimale Umsteigebeziehungen und Umsteigeverhältnisse zwischen Bahn und Bus geschaffen
- Durch die Verlegung des Bahnhofs wird dem Fuss- und Veloverkehr im neu gestalteten Bahnhofsquartier eine attraktive Alternativroute zur Ortsdurchfahrtsstrasse geboten

Massnahmen:

- Verlegung des Bahnhofs, ca. 250 m in Richtung Neuenegg
- Aufhebung Gleise im Bereich des ehemaligen Bahnareals
- Neugestaltung Bahnhofplatz inkl. Bushaltekanten und Parkierungsanlagen neuer Bahnhof

Zuständigkeiten	
Federführung: Sensetalbahn AG (STB AG) / SBB	Beteiligte Stellen: Gemeinde Laupen, SBB, Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA) OIK II, Kanton Freiburg, Private

Realisierung	
Vorgehen / Meilensteine:	
Masterplan/ ZPP Altes Bahnareal	2012
Ortsplanungsrevision, Volksabstimmung	2012
Vorprojekt neue Bahnstation	2014
Plangenehmigungsverfahren (PGV) neue Station	2015
Geschätzter Baubeginn	2017
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 14.5 Mio. CHF (+/- 30%) (Bruttokosten 17.5 Mio. - 3 Mio. CHF Ohnekosten für Bahnhofsanierung) Finanzierung über Art. 56. EBG Kostenteiler: Anteil Bund 57% 8.25 Mio. Fr. Anteil Kanton 29% 4.20 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 14% 2.05 Mio. Fr.
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026	

Beurteilung	
Wirkung:	
<ul style="list-style-type: none"> – WK1: Die Massnahme bringt eine erhebliche Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Durch die verbesserte Verknüpfung der Verkehrssysteme ergibt sich auch eine Verlagerung von MIV auf ÖV. Die Massnahme ermöglicht die Sicherstellung einer zweckmässigen ÖV-Erschliessungsstruktur für Bahn und Bus. – WK2: Die Massnahme bringt eine starke Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Die erhebliche Aufwertung des ÖV-Knotenpunktes verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und führt zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen. Ev. Schaffung von Verdichtungspotential zur Siedlungsentwicklung. – WK3: Die Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. – WK4: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Dank der Massnahme wird eine Gewährleistung des Hochwasserschutzes erreicht. 	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:	
<ul style="list-style-type: none"> – Massnahme Laupen, Verkehrssanierung (V – MIV 5.1) – Mit der Verlegung der Bahnanlage kann im Bereich des ehemaligen Bahnareals eine städtebauliche Entwicklung in die Wege geleitet werden (vgl. Massnahme S 3 «Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte»: Altes Bahnareal Laupen, Federführung Gemeinde Laupen). – Massnahme Hochwasserschutz und Verbesserung des Zugangs zur Sense sowie ökologische und gestalterische Aufwertung des Senseufers (Federführung Gemeinde Laupen) 	
Priorität:	
<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

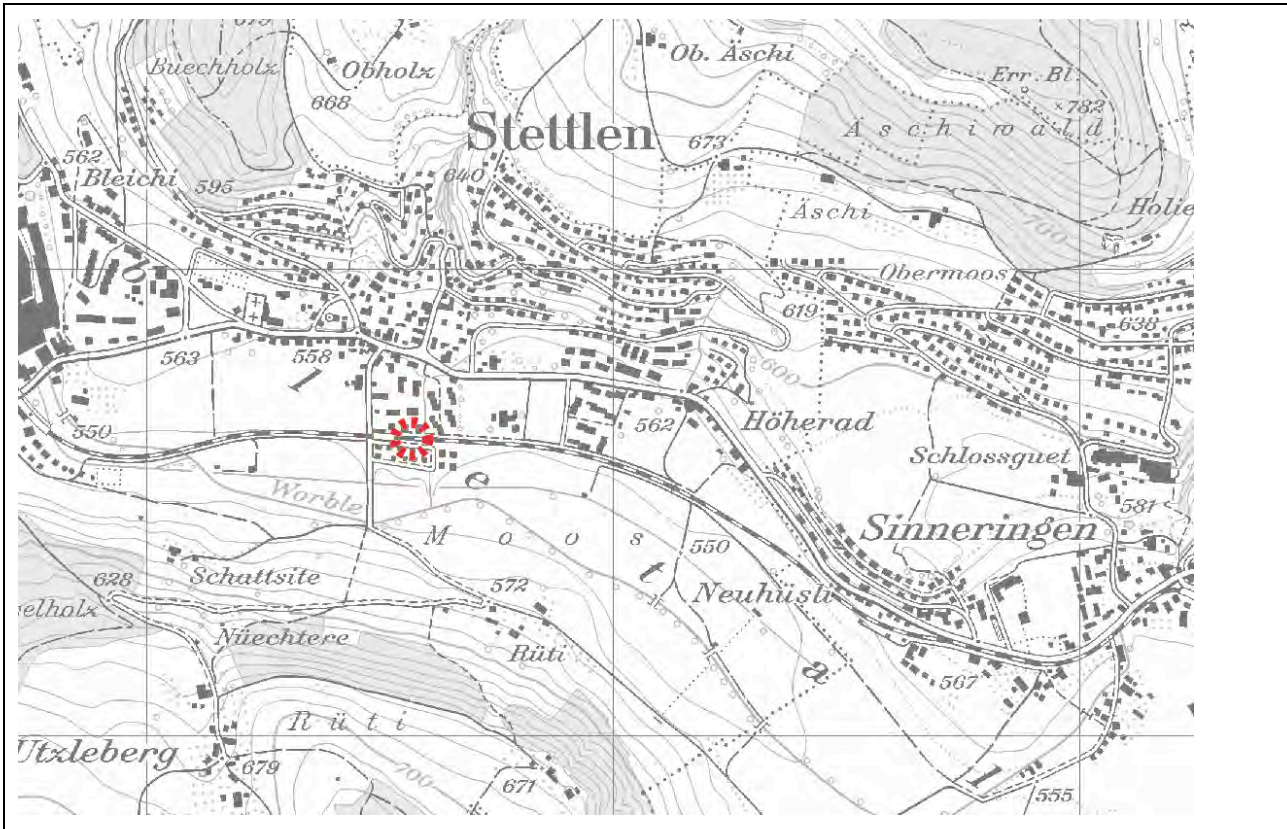
- Studienauftrag "Verkehrssanierung und städtebauliche Entwicklung Laupen 2010". April 2010.
- Bericht des Beurteilungsgremiums zum Studienauftrag "Verkehrssanierung und städtebauliche Entwicklung Laupen 2010". 14. September 2010.
- Masterplan "Verkehrssanierung und städtebauliche Entwicklung". März 2012.

Bemerkungen / Hinweise:

- Reifegrad 2
- Der Bahnhof Laupen müsste bis 2018 auch ohne Verschiebung behindertengerecht umgestaltet werden.

Einzelmassnahme ÖV-Knotenpunkte:	ÖV-Knotenpunkt Stettlen	V – ÖV 2.1.4a
		Priorität B

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung	
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Optimale Erschliessung der Siedlungsgebiete – Bessere Ausgestaltung der Publikumsanlagen (Perronbreiten, BehiG) – Erhöhung der Sicherheit und Verbesserung der Betriebsabläufe 	
<p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Umbau / Optimierung der Station Stettlen 	
Zuständigkeiten	
<p>Federführung: Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) Federführung Projekt: RBS (Bauherr)</p>	<p>Beteiligte Stellen: RBS, Gemeinde Stettlen, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, OIK II</p>

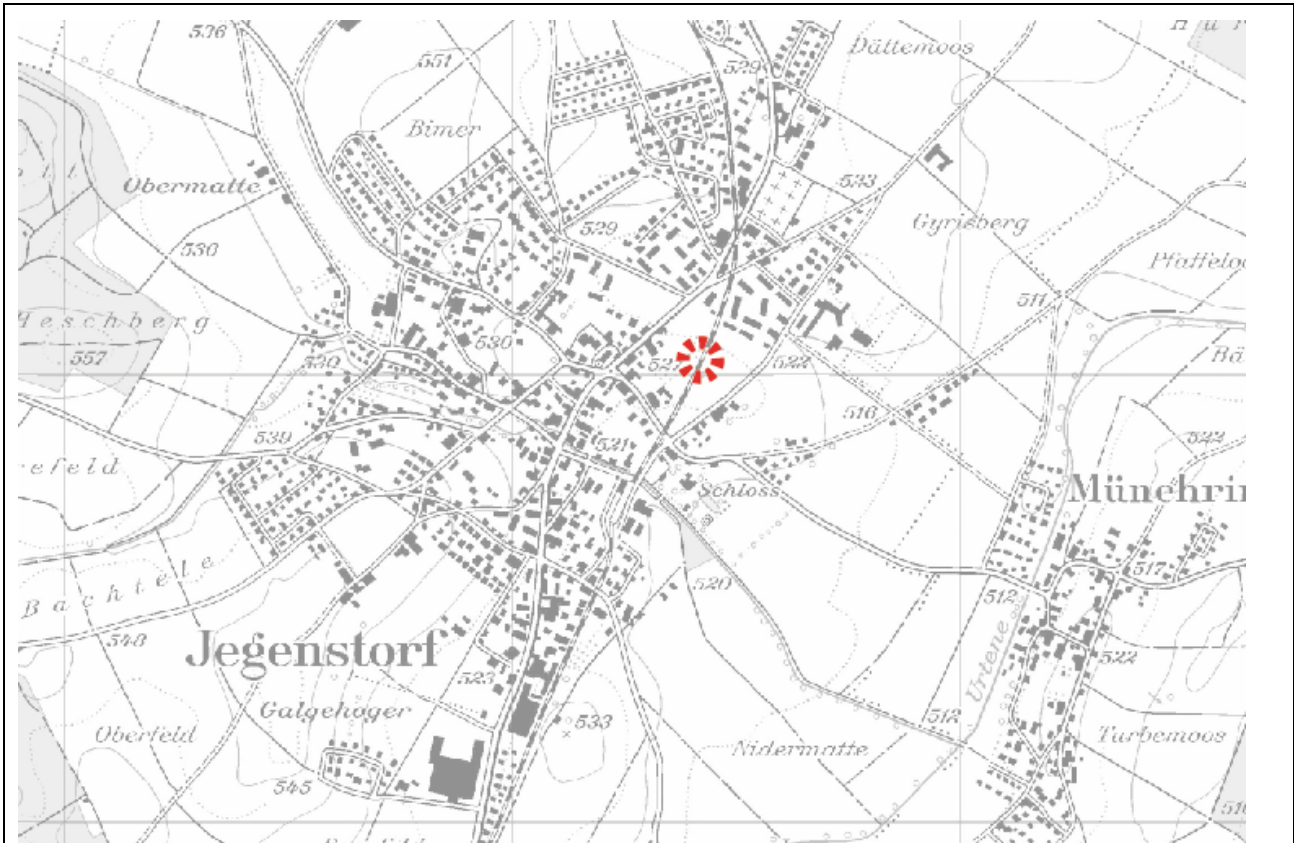
Realisierung										
Vorgehen / Meilensteine: -										
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 20.0 Mio. CHF (+/- 50%) Kostenteiler: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">57%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">11.4 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">29%</td> <td style="text-align: right;">5.8 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">14%</td> <td style="text-align: right;">2.8 Mio. Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	57%	11.4 Mio. Fr.	Anteil Kanton	29%	5.8 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	14%	2.8 Mio. Fr.
Anteil Bund	57%	11.4 Mio. Fr.								
Anteil Kanton	29%	5.8 Mio. Fr.								
Anteil Gemeinde	14%	2.8 Mio. Fr.								
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung <input type="checkbox"/> 2023 – 2026										

Beurteilung
Wirkung: <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bringt eine bedeutende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Durch die verbesserte Verknüpfung der Verkehrssysteme ergibt sich auch eine Verlagerung vom MIV auf ÖV. - WK2: Die Massnahme bringt eine starke Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Die erhebliche Aufwertung der ÖV-Knotenpunkte verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und führt zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen. - WK3: Die Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. - WK4: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Die Massnahme ermöglicht eine gute Erschliessung der bestehenden und geplanten Siedlungsgebiete (s. Massnahme S 4 «Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung»: Stettlen, Bernstrasse III, IV (Wohnen)).
Priorität: <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - AöV. 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungszeitraum 2012 – 2019. 2. Zwischenbericht. März 2009. - AöV. 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, 3. Zwischenbericht vom 20. Februar 2012.
Bemerkungen / Hinweise: -

Einzelmassnahme ÖV-Knotenpunkte: ÖV-Knotenpunkt Jegenstorf	V – ÖV 2.1.4b Priorität B
---	-------------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung	
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> – Optimale Lage der S-Bahnhaltestelle in Bezug auf die Siedlungspotenziale und in Bezug auf den Bahnbetrieb – Optimale Umsteigebeziehungen und Umsteigeverhältnisse zwischen S-Bahn und Feinverteiler, damit attraktive Mobilitäts- und Transportketten angeboten werden können – Sicherstellung der Kapazität (Voraussetzung für den Einsatz von 180 m langen Zügen (RE und S8)) 	
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> – Neubau der Station Jegenstorf Mitte als Ersatz der vorhandenen Anlage 	
Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) Federführung Projekt: RBS (Bauherr)	Beteiligte Stellen: RBS, Gemeinde Jegenstorf, Regional-konferenz Bern-Mittelland

Realisierung										
Vorgehen / Meilensteine: -										
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 50.0 Mio. CHF (+/- 50%) Kostenteiler: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">57%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">28.5 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">29%</td> <td style="text-align: right;">14.5 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">14%</td> <td style="text-align: right;">7.0 Mio. Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	57%	28.5 Mio. Fr.	Anteil Kanton	29%	14.5 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	14%	7.0 Mio. Fr.
Anteil Bund	57%	28.5 Mio. Fr.								
Anteil Kanton	29%	14.5 Mio. Fr.								
Anteil Gemeinde	14%	7.0 Mio. Fr.								
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung <input type="checkbox"/> 2023 – 2026										

Beurteilung
Wirkung: <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bringt eine erhebliche Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Durch die verbesserte Verknüpfung der Verkehrssysteme ergibt sich auch eine Verlagerung vom MIV auf ÖV. Dank der Verschiebung der Station Jegenstorf werden mehr Einwohner erschlossen. Der neue Standort erlaubt es zudem, zukünftige Anforderungen des Bahnbetriebs (Zugslängen) zu erfüllen. - WK2: Die Massnahme bringt eine starke Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Die erhebliche Aufwertung der ÖV-Knotenpunkte verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und führt zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen. - WK3: Die Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. - WK4: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> - Realisierung koordiniert mit Doppelspur Jegenstorf – Grafenried (Massnahme V – ÖV 2.2.3) - Die Massnahme ermöglicht eine optimale Erschliessung der bestehenden Siedlungsgebiete von Jegenstorf sowie von neuen Siedlungen (s. Massnahme S 4 «Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung»: Jegenstorf, Kirche - Schloss (Wohnen)).
Priorität: <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none"> - AöV. 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungszeitraum 2012 – 2019. 2. Zwischenbericht. März 2009. - AöV. 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, 3. Zwischenbericht vom 20. Februar 2012.
Bemerkungen / Hinweise: -

Einzelmassnahme ÖV-Knotenpunkte:	ÖV-Knotenpunkt Liebefeld	V – ÖV 2.1.4c
		Priorität B

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Dichtes S-Bahnhaltestellennetz in der Kernagglomeration von Bern – Optimale Umsteigebeziehungen und Umsteigeverhältnisse zwischen S-Bahn und Feinverteiler (Tram Region Bern), damit attraktive Mobilitäts- und Transportketten angeboten werden können – Optimale Erschliessung eines attraktiven Wohn- und Arbeitsplatzgebietes mit Möglichkeiten zur baulichen Verdichtung
<p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Anpassung S-Bahnhaltestelle Liebefeld – Platzgestaltung zwischen S-Bahn- und Tramhaltestelle – Realisierung einer behindertengerechten Fussgänger- und Radwegverbindung zwischen Neuhausplatz und Schwarzenburgstrasse – Neue Wegverbindung Thomasweg – Kohlenweg mit neuer Unterführung

Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für öffentlichen Verkehr (evtl. für 1. Phase Regionalkonferenz Bern-Mittelland)	Beteiligte Stellen: BLS, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Gemeinde Köniz, TBA

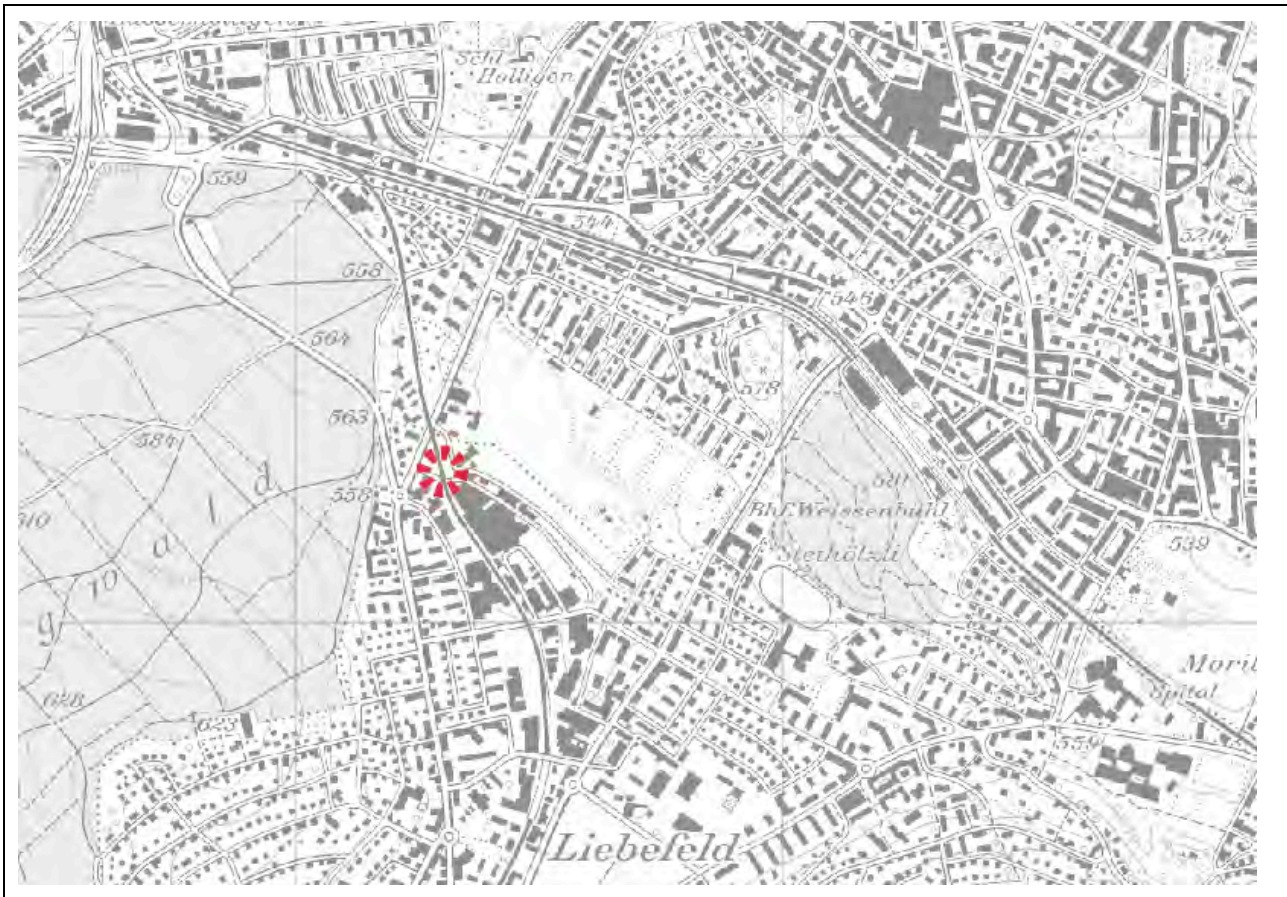
Realisierung										
Vorgehen / Meilensteine: - Vertiefung der Potenzialstudie Zentrum Liebefeld - Vorprojekt										
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 6 Mio. CHF Finanzierung über Art. 56 EBG Kostenteiler: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">57%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">3.42 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">29%</td> <td style="text-align: right;">1.74 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinden</td> <td style="text-align: center;">14%</td> <td style="text-align: right;">0.84 Mio. Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	57%	3.42 Mio. Fr.	Anteil Kanton	29%	1.74 Mio. Fr.	Anteil Gemeinden	14%	0.84 Mio. Fr.
Anteil Bund	57%	3.42 Mio. Fr.								
Anteil Kanton	29%	1.74 Mio. Fr.								
Anteil Gemeinden	14%	0.84 Mio. Fr.								
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung <input type="checkbox"/> 2023 – 2026										

Beurteilung
Wirkung: – WK1: Die Massnahme bringt eine erhebliche Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die optimale Zahl und Lage der S-Bahnhaltestellen verbessert die Attraktivität der S-Bahn. Durch die verbesserte Verknüpfung der Verkehrssysteme (S-Bahn – Tram Region Bern) ergibt sich auch eine Verlagerung vom MIV auf den ÖV. – WK2: Die Massnahme bringt eine starke Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Die erhebliche Aufwertung der ÖV-Knotenpunkte verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und führt zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen. – WK3: Die Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. – WK4: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Doppelspurausbau Liebefeld–Köniz (Massnahme V – ÖV 2.2.5) - Koordination mit Richtplan Raumentwicklung Gesamtgemeinde, Teilgebiet Köniz/Liebefeld - Zusätzliche Inwertsetzung von Tram Region Bern - Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte (Massnahmenblatt S 3)
Priorität: <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">- ARGE Metron, ecoptima, Atelier Wehrlin. Potenzial- und Gestaltungsstudie Zentrum Liebefeld. November 2009.- AP V+S Region Bern: Fuss- und Veloverkehr Vertiefungsbericht 2007.- AöV. 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, 3. Zwischenbericht vom 20. Februar 2012.
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>Die BLS und die Gemeinde Köniz führen z.Z. eine Testplanung «Areal Station Liebefeld» durch. Ergebnisse liegen im Herbst 2012 vor. Daraus ergeben sich allenfalls zusätzliche Kosten für die Umsetzung dieses ÖV-Knotenpunktes.</p> <p>Massnahme 3, Neue Wegverbindung Neuhausplatz – Schwarzenburgstrasse: LV-Massnahme 12d Nr. 351.046 Prüfbericht AP V+S 2007.</p>

Einzelmassnahme ÖV-Knotenpunkte:	ÖV-Knotenpunkt Waldegg	V – ÖV 2.1.5 Priorität C
----------------------------------	-------------------------------	------------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund: 351.016 S-Bahn-haltestelle Waldegg



Massnahmenbeschreibung	
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Dichtes S-Bahnhaltestellenetz in der Kernagglomeration von Bern – Optimale Umsteigebeziehungen und Umsteigeverhältnisse zwischen S-Bahn und Feinverteiler, damit attraktive Mobilitäts- und Transportketten angeboten werden können 	
<p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Neue S-Bahnhaltestelle Waldegg 	
Zuständigkeiten	
<p>Federführung: Amt für öffentlichen Verkehr (evtl. für 1. Phase Regionalkonferenz Bern-Mittelland)</p>	<p>Beteiligte Stellen: BLS, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Gemeinde Köniz, Stadt Bern, TBA</p>

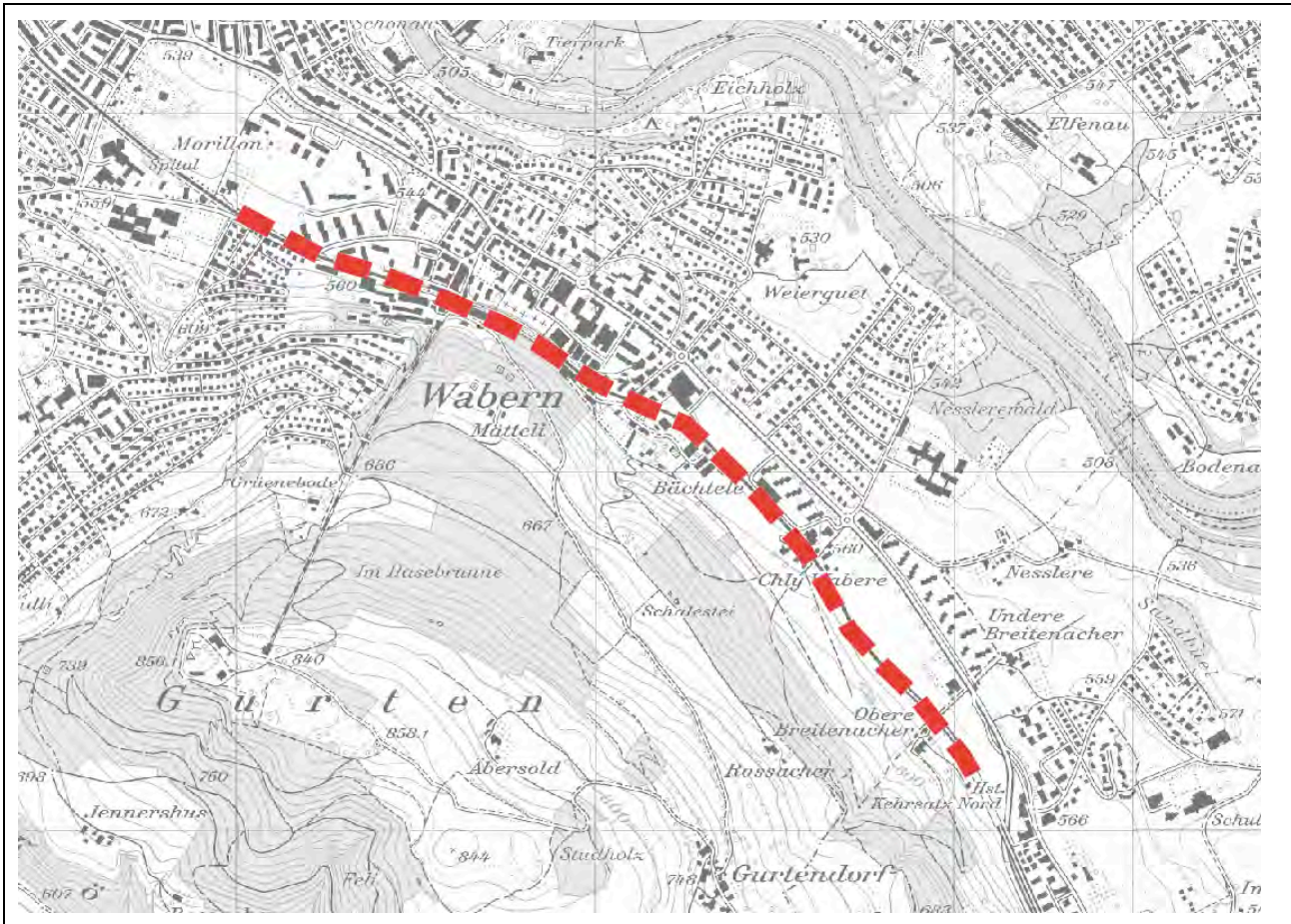
Realisierung										
<p>Vorgehen / Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vertiefung der Potenzialstudie Zentrum Liebefeld mit folgenden Zielen : <ul style="list-style-type: none"> - Klärung der Machbarkeit einer S-Bahnhaltestelle Waldegg mit reduzierten Anforderungen - Zweckmässigkeit der S-Bahnhaltestelle Waldegg 										
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 4.0 Mio. CHF (+/- 50%)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">57%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">2.28 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">29%</td> <td style="text-align: right;">1.16 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinden</td> <td style="text-align: center;">14%</td> <td style="text-align: right;">0.56 Mio. Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	57%	2.28 Mio. Fr.	Anteil Kanton	29%	1.16 Mio. Fr.	Anteil Gemeinden	14%	0.56 Mio. Fr.
Anteil Bund	57%	2.28 Mio. Fr.								
Anteil Kanton	29%	1.16 Mio. Fr.								
Anteil Gemeinden	14%	0.56 Mio. Fr.								
<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung</p>										

Beurteilung
<p>Wirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bringt eine erhebliche Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die optimale Zahl und Lage der S-Bahnhaltestellen verbessert die Attraktivität der S-Bahn. Durch die verbesserte Verknüpfung der Verkehrssysteme ergibt sich auch eine Verlagerung vom MIV auf den ÖV. - WK2: Die Massnahme bringt eine starke Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Die erhebliche Aufwertung der ÖV-Knotenpunkte verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und führt zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen. - WK3: Die Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. - WK4: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht.
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Doppelspurausbau Liebefeld–Köniz (Massnahme V – ÖV 2.2.5) - Koordination mit Richtplan Raumentwicklung Gesamtgemeinde, Teilgebiet Köniz/Liebefeld - Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte (Massnahmenblatt S 3)
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A</p> <p><input type="checkbox"/> B</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> C</p>

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">- ARGE Metron, eoptima, Atelier Wehrli. Potenzial- und Gestaltungsstudie Zentrum Liebfeld. November 2009.- BLS, Neubau Haltestelle Waldegg in Hochlage, Machbarkeitsstudie und Grobkostenschätzung, Juni 2010.- AöV. 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, 3. Zwischenbericht vom 20. Februar 2012.
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>–</p>

Einzelmassnahme Doppelspurausbauten: **Doppelspur Wabern – Kehrsatz Nord** **V – ÖV 2.2.1**
 Priorität A

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung	
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> – Höhere Betriebsstabilität – Kürzere Fahrzeit (Erhöhung der Streckengeschwindigkeit) – Ermöglichen der neuen S-Bahnhaltestelle Kleinwabern 	
Massnahme: <ul style="list-style-type: none"> – Doppelspurausbau Wabern – Kehrsatz Nord Die Massnahme ist u.a. Voraussetzung für den Umsteigepunkt in Kleinwabern wo die S-Bahn aus dem Gürbetal ideal mit dem städtischen Feinverteiler (Tramverlängerung Linie 9) verknüpft wird. Gleichzeitig wird damit die Voraussetzung für eine verdichtete bauliche Entwicklung von Arbeits- und Wohnnutzungen geschaffen.	

Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für öffentlichen Verkehr (AöV)	Beteiligte Stellen: BLS, Gemeinde Köniz, Gemeinde Kehrsatz, Regionalkonferenz Bern-Mittelland

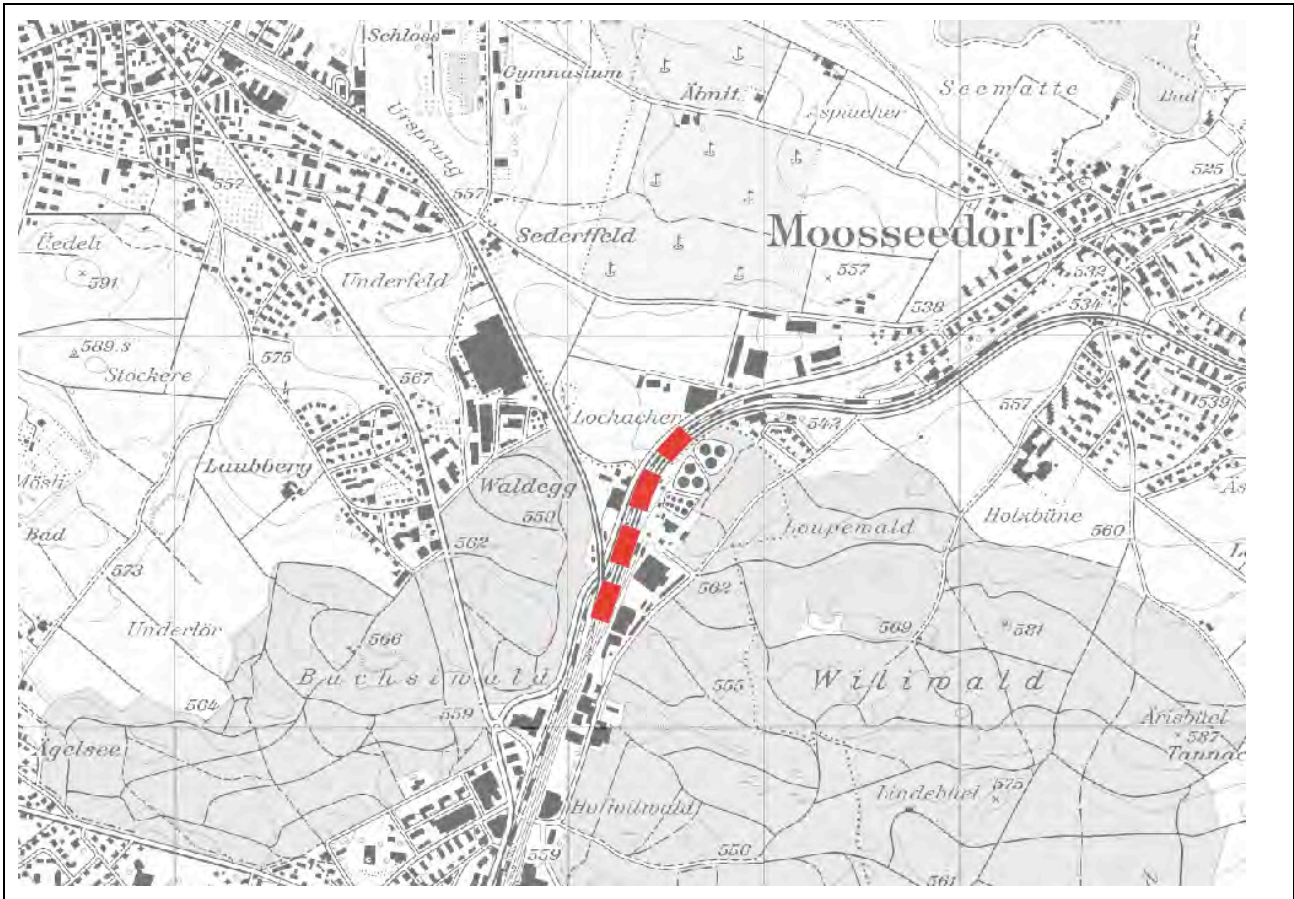
Realisierung										
<p>Vorgehen / Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Studie erarbeitet - Nächster Schritt: Vorprojekt 										
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 38 Mio. CHF (+/- 50%)</p> <p>Finanzierung über Art. 56 EBG (LV 2013-16)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">57%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">21.66 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">29%</td> <td style="text-align: right;">11.02 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">14%</td> <td style="text-align: right;">5.32 Mio. Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	57%	21.66 Mio. Fr.	Anteil Kanton	29%	11.02 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	14%	5.32 Mio. Fr.
Anteil Bund	57%	21.66 Mio. Fr.								
Anteil Kanton	29%	11.02 Mio. Fr.								
Anteil Gemeinde	14%	5.32 Mio. Fr.								
<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung</p> <p><input type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p>										

Beurteilung
<p>Wirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 eine starke bis sehr starke Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die Massnahme ermöglicht insbesondere Verbesserungen auf der Linie Bern – Belp und zwar bessere Fahrplanstabilität, kürzere Fahr- und Reisezeit (Erhöhung der Streckengeschwindigkeit) sowie die neue S-Bahnhaltestelle Kleinwabern mit Verknüpfung zum Tram. Die Umsteigebeziehungen sowie die Erreichbarkeit von dicht besiedelten Agglomerationsgebieten werden verbessert. Die Verlagerung von MIV auf ÖV kann zudem zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses auf dem Strassennetz führen. - WK2: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 und der Massnahme V – ÖV 2.1.1c eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Der Ausbau des Angebotes der S-Bahn verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und kann zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen führen. - WK3: Die Massnahme bewirkt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 und der Massnahme V – ÖV 2.1.1c eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Durch die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV kann eine Verminderung der Unfälle erreicht werden. - WK4: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 und der Massnahme V – ÖV 2.1.1c eine leichte bis bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem reduzieren sich die Zersiedlung sowie die Trennwirkung von Infrastrukturen.
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Massnahme bildet eine Voraussetzung, damit die Anschlüsse in Thun zwischen dem Gürbetal und dem Berner Oberland weiterhin gewährleistet werden können. - Die Massnahme bildet eine Voraussetzung, damit die S-Bahnhaltestelle Kleinwabern realisiert und betrieben werden kann (Massnahme V – ÖV 2.1.1c) und ist koordiniert mit der Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern (Massnahme V – ÖV 3.1). - Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte (Massnahmenblatt S 3)
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A</p> <p><input type="checkbox"/> B</p> <p><input type="checkbox"/> C</p>

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">- AöV. 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungszeitraum 2012 – 2019. 2. Zwischenbericht. März 2009.- AöV. 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, 3. Zwischenbericht vom 20. Februar 2012.- Agglomerationsprogramm 2005 und Zusatzbericht 2007
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>–</p>

Einzelmassnahme Doppelspurausbauten: **Doppelspur Zollikofen Nord** **V – ÖV 2.2.2**
Priorität A

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung

- Zielsetzung:
- Taktverdichtung auf der RBS-Linie Bern – Jegenstorf (– Solothurn)
 - Erhöhung der Betriebsstabilität
 - Fahrzeitverkürzung
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit (Strasse / Bahn)
 - Schliessung einer Lücke in der Veloroute längs der Kantonsstrasse

- Massnahme:
- Doppelspurausbau Zollikofen Nord

Zuständigkeiten

Federführung: Amt für öffentlichen Verkehr (AöV);
 Federführung Projekt: RBS (Bauherr)

Beteiligte Stellen: RBS, SBB, Tiefbauamt des Kantons Bern, Gemeinde Moosseedorf, Gemeinde Münchenbuchsee, Regionalkonferenz Bern-Mittelland

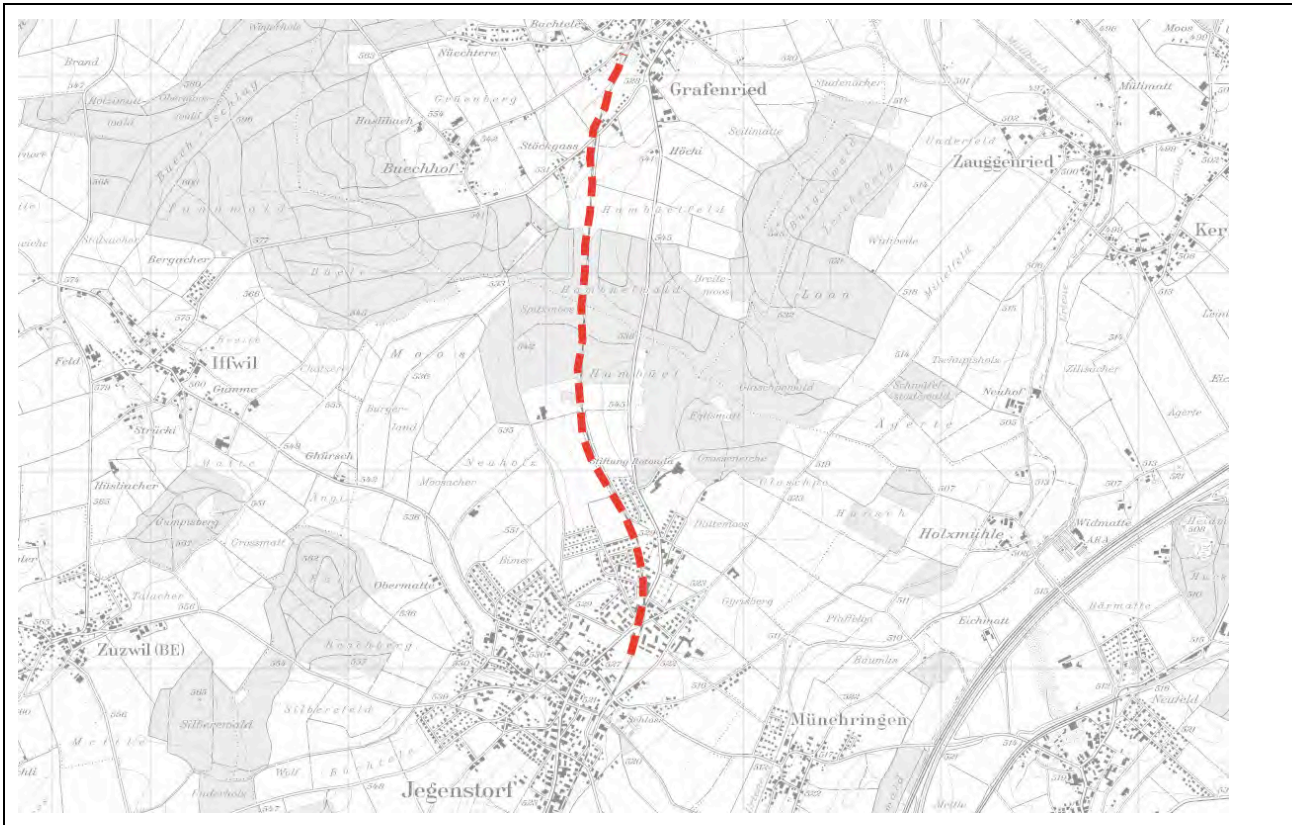
Realisierung													
Vorgehen / Meilensteine: - Studie erstellt - Vorprojekt													
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 40.0 Mio. CHF (+/- 30%) Finanzierung über Art. 56 EBG Kostenteiler: <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">54%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">21.6 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">25%</td> <td style="text-align: right;">10.0 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">12%</td> <td style="text-align: right;">4.8 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Weitere</td> <td style="text-align: right;">9%</td> <td style="text-align: right;">3.6 Mio. Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	54%	21.6 Mio. Fr.	Anteil Kanton	25%	10.0 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	12%	4.8 Mio. Fr.	Anteil Weitere	9%	3.6 Mio. Fr.
Anteil Bund	54%	21.6 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	25%	10.0 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinde	12%	4.8 Mio. Fr.											
Anteil Weitere	9%	3.6 Mio. Fr.											
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026													

Beurteilung
Wirkung: - WK1: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 eine starke bis sehr starke Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die Massnahme ermöglicht insbesondere Verbesserungen auf der Linie Bern – Jegenstorf (– Solothurn) und zwar bessere Fahrplanstabilität, kürzere Fahr- und Reisezeiten sowie eine Erhöhung der Verkehrssicherheit (Strasse / Bahn sowie Eliminierung eines Gefahrenpunkt für den Veloverkehr). Die Umsteigebeziehungen sowie die Erreichbarkeit von dicht besiedelten Agglomerationsgebieten werden verbessert. Die Verlagerung von MIV auf ÖV kann zudem zu einer Verstärkung des Verkehrsflusses auf dem Strassenetz führen. - WK2: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Der Ausbau des Angebotes der S-Bahn verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten entlang der RBS-Linie Bern–Solothurn und kann zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen führen. - WK3: Die Massnahme ist Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1. Im Weiteren bewirkt die Massnahme die Eliminierung eines Unfallschwerpunktes. Dies führt zu einer grossen Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV führt schliesslich zu einer Verminderung der Unfälle. - WK4: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 eine leichte bis bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem reduzieren sich die Zersiedlung sowie die Trennwirkung von Infrastrukturen.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Koordinierte Umsetzung mit Strassenumbau.
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none">- AöV. 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungszeitraum 2012 – 2019. 2. Zwischenbericht. März 2009.- AöV. 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, 3. Zwischenbericht vom 20. Februar 2012.
Bemerkungen / Hinweise: <ul style="list-style-type: none">-

Einzelmassnahme Doppelspurausbauten: **Doppelspur Jegenstorf – Grafenried** **V – ÖV 2.2.3**
 Priorität B

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung	
Zielsetzung: – Taktverdichtung auf der RBS-Linie Bern–Solothurn / Verlängerung der S8 bis Bätterkinden – Erhöhung der Betriebsstabilität – Fahrzeitverkürzung RE-Züge	
Massnahme: – Doppelspurausbau Doppelspur(insel) Jegenstorf – Grafenried	
Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) Federführung Projekt: RBS (Bauherr)	Beteiligte Stellen: RBS, SBB, Tiefbauamt des Kantons Bern, Gemeinde Jegenstorf, Gemeinde Grafenried, Regi-onalkonferenz Bern-Mittelland

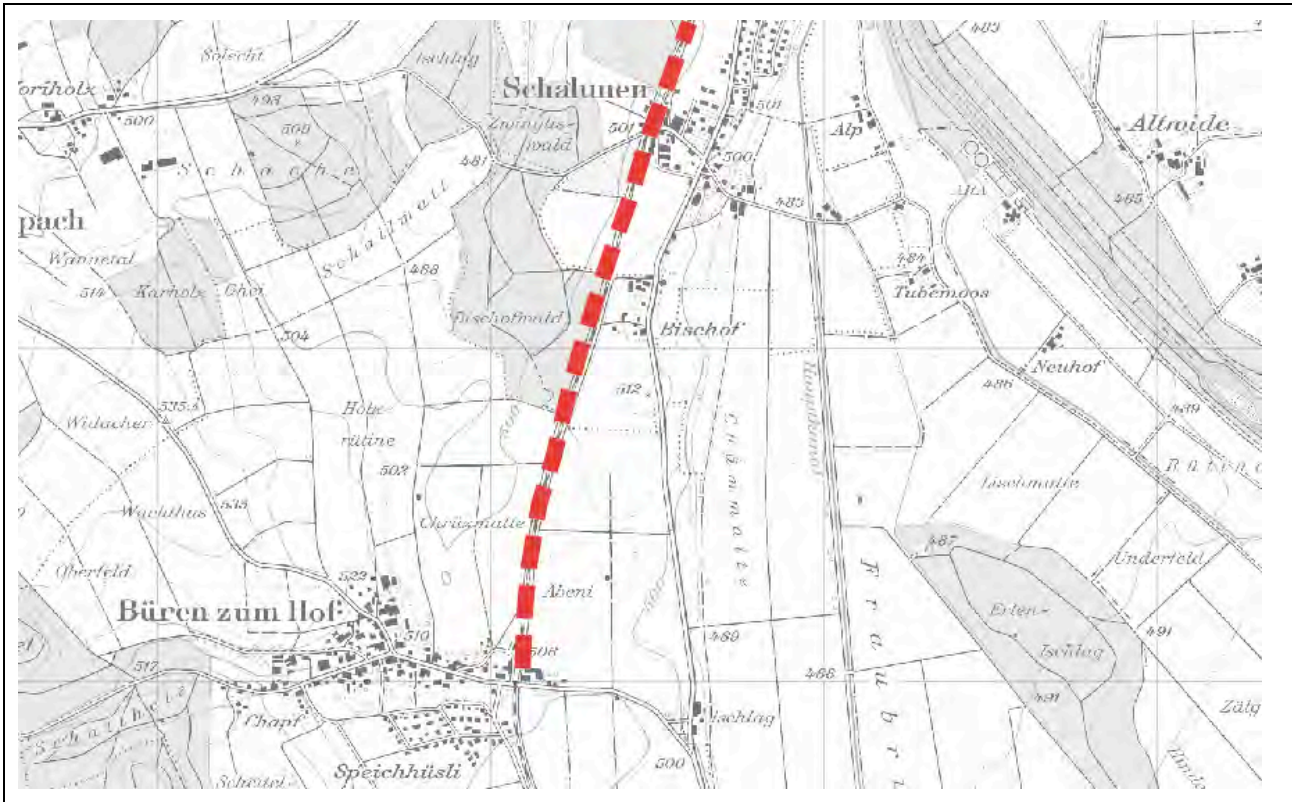
Realisierung													
Vorgehen / Meilensteine: - Erarbeitung Studie - Erarbeitung Vorprojekt													
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 30 Mio. CHF (+/- 50%) Finanzierung über Art. 56 EBG Kostenteiler: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">54%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">16.2 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">25%</td> <td style="text-align: right;">7.5 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">12%</td> <td style="text-align: right;">3.6 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Weitere (Kt. SO)</td> <td style="text-align: right;">9%</td> <td style="text-align: right;">2.7 Mio. Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	54%	16.2 Mio. Fr.	Anteil Kanton	25%	7.5 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	12%	3.6 Mio. Fr.	Anteil Weitere (Kt. SO)	9%	2.7 Mio. Fr.
Anteil Bund	54%	16.2 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	25%	7.5 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinde	12%	3.6 Mio. Fr.											
Anteil Weitere (Kt. SO)	9%	2.7 Mio. Fr.											
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung <input type="checkbox"/> 2023 – 2026													

Beurteilung
Wirkung: - WK1: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 eine starke bis sehr starke Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die Massnahme ermöglicht insbesondere Verbesserungen auf der Linie Bern – Jegenstorf – Solothurn und zwar kürzere Fahr- und Reisezeiten zwischen Bern und Solothurn, eine bessere Fahrplanstabilität sowie eine grössere Kapazität auf dem Abschnitt Jegenstorf – Bätterkinden (Verlängerung der S8 bis Bätterkinden). Die Umsteigebeziehungen sowie die Erreichbarkeit von dicht besiedelten Agglomerationsgebieten werden verbessert. Die Verlagerung vom MIV auf ÖV kann zudem zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses auf dem Strassenetz führen. - WK2: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Der Ausbau des Angebotes der S-Bahn verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und kann zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen führen. - WK3: Die Massnahme bewirkt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Durch die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV kann eine Verminderung der Unfälle erreicht werden. - WK4: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 eine leichte bis bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem reduzieren sich die Zersiedlung sowie die Trennwirkung von Infrastrukturen.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Realisierung koordiniert mit der Verlegung des Bahnhofs Jegenstorf (Massnahme V – ÖV 2.1.4b)
Priorität: <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

Sonstiges
Literatur / Grundlegendokumente: <ul style="list-style-type: none">- AöV. 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungszeitraum 2012 – 2019. 2. Zwischenbericht. März 2009.- AöV. 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, 3. Zwischenbericht vom 20. Februar 2012.
Bemerkungen / Hinweise: <ul style="list-style-type: none">-

Einzelmassnahme Doppelspurausbauten: **Doppelspur Schalunen – Büren zum Hof** **V – ÖV 2.2.4**
 Priorität B

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung	
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> – Taktverdichtung auf der RBS-Linie Bern – Solothurn (Verlängerung der S8 bis Bätterkinden, halbstündliche Bedienung von Büren z.H. und Schalunen) – Erhöhung der Betriebsstabilität – Fahrzeitverkürzung RE-Züge 	
Massnahme: <ul style="list-style-type: none"> – Doppelspurausbau Schalunen Nord – Büren zum Hof 	

Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) Federführung Projekt: RBS (Bauherr)	Beteiligte Stellen: RBS, Gemeinde Schalunen, Gemeinde Büren zum Hof, Gemeinde Bätterkinden, Regionalkonferenz Bern-Mittelland

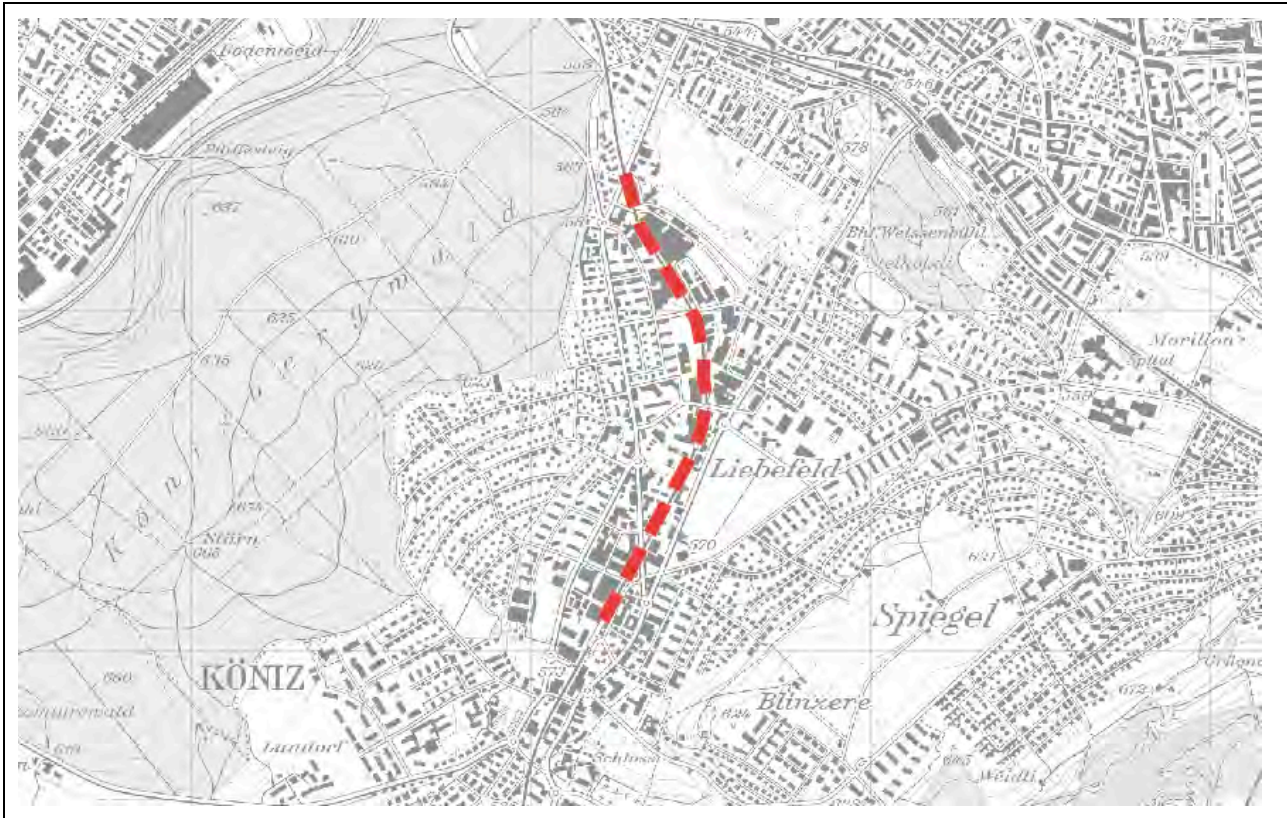
Realisierung													
Vorgehen/Meilensteine: - Studie - Vorprojekt													
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 30 Mio. CHF (+/- 50%) Finanzierung über Art. 56 EBG Kostenteiler: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">54%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">16.2 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">25%</td> <td style="text-align: right;">7.5 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">12%</td> <td style="text-align: right;">3.6 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Weitere (Kt. SO)</td> <td style="text-align: center;">9%</td> <td style="text-align: right;">2.7 Mio. Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	54%	16.2 Mio. Fr.	Anteil Kanton	25%	7.5 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	12%	3.6 Mio. Fr.	Anteil Weitere (Kt. SO)	9%	2.7 Mio. Fr.
Anteil Bund	54%	16.2 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	25%	7.5 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinde	12%	3.6 Mio. Fr.											
Anteil Weitere (Kt. SO)	9%	2.7 Mio. Fr.											
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung <input type="checkbox"/> 2023 – 2026													

Beurteilung
Wirkung: - WK1: Zusammen mit der bereits bestehenden Doppelspur Bätterkinden Süd – Bätterkinden resultieren durchgehend zwei Gleise zwischen Büren und Bätterkinden. Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 eine starke bis sehr starke Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die Massnahme ermöglicht insbesondere Verbesserungen auf der Linie Bern – Jegenstorf – Solothurn und zwar kürzere Fahr- und Reisezeiten, bessere Fahrplanstabilität sowie grössere Kapazität (Verlängerung der S8 bis Bätterkinden). Die Umsteigebeziehungen sowie die Erreichbarkeit von dicht besiedelten Agglomerationsgebieten werden verbessert. Die Verlagerung vom MIV auf ÖV kann zudem zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses auf dem Strassenetz führen. - WK2: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Der Ausbau des Angebotes der S-Bahn verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und kann zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen führen. - WK3: Die Massnahme bewirkt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Durch die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV kann eine Verminderung der Unfälle erreicht werden. - WK4: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 eine leichte bis bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem reduzieren sich die Zersiedlung sowie die Trennwirkung von Infrastrukturen.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -
Priorität: <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none">- AöV. 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungszeitraum 2012 – 2019. 2. Zwischenbericht. März 2009.- AöV. 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, 3. Zwischenbericht vom 20. Februar 2012.
Bemerkungen / Hinweise: <ul style="list-style-type: none">-

Einzelmassnahme Doppelspurausbauten:	Doppelspur Liebefeld-Köniz	V – ÖV 2.2.5 Priorität C
--------------------------------------	-----------------------------------	------------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung	
Zielsetzung: – Taktverdichtung der S-Bahn auf der Strecke Bern – Köniz – Niederscherli	
Massnahme: – Doppelspurausbau Liebefeld – Köniz	

Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für öffentlichen Verkehr (AöV)	Beteiligte Stellen: BLS, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Gemeinde Köniz, OIK II

Realisierung
Vorgehen / Meilensteine: - Studie erarbeitet - Vorprojekt

Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 27.0 Mio. CHF (+/- 50%) Finanzierung nicht via Infrastrukturfonds Kostenteiler: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">57%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">15.4 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">29%</td> <td style="text-align: right;">7.8 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">14%</td> <td style="text-align: right;">3.8 Mio. Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	57%	15.4 Mio. Fr.	Anteil Kanton	29%	7.8 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	14%	3.8 Mio. Fr.
Anteil Bund	57%	15.4 Mio. Fr.								
Anteil Kanton	29%	7.8 Mio. Fr.								
Anteil Gemeinde	14%	3.8 Mio. Fr.								
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung										

Beurteilung
Wirkung: <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bringt eine starke Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die Massnahme ermöglicht insbesondere eine bessere Fahrplanstabilität auf der Linie Bern – Köniz (– Schwarzenburg) und bildet die Voraussetzung für eine neue Bahnhaltestelle Waldegg. Die Umsteigebeziehungen sowie die Erreichbarkeit von dicht besiedelten Agglomerationsgebieten werden verbessert. Die Verlagerung von MIV auf ÖV kann zudem zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses auf dem Strassenetz führen. - WK2: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 2.1.5 eine starke Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Vorteile ergeben sich insbesondere auch für den Arbeitsplatzstandort Köniz-Liebefeld, der auf ein regionales Einzugsgebiet angewiesen ist (Arbeitsmarkt). - WK3: Die Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. - WK4: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem reduzieren sich die Zersiedlung sowie die Trennwirkung von Infrastrukturen.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> - Die Massnahme ist eine Voraussetzung für die vollständige Umsetzung der Massnahme «V – ÖV 2.1.5 ÖV-Knotenpunkt Waldegg» - Massnahme «V – ÖV 2.1.4c ÖV-Knotenpunkt Liebefeld» - Koordination mit Richtplan Raumentwicklung Gesamtgemeinde, Teilgebiet Köniz/Liebefeld - Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte (Massnahmenblatt S 3)
Priorität: <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none"> - Studie - AöV. 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungszeitraum 2012 – 2019. 2. Zwischenbericht. März 2009. - AöV. 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, 3. Zwischenbericht vom 20. Februar 2012. - Agglomerationsprogramm 2005 und Zusatzbericht 2007
Bemerkungen / Hinweise: -

Einzelmassnahme Doppelspurausbauten: **Doppelspur Saaneviadukt (Mauss–Gümmenen)**
V – ÖV 2.2.6
 Priorität C

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung	
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung der Betriebsstabilität – Fahrzeitverkürzung – Verbesserte Angebotskonzepte mit Fahrplanverdichtungen (RE) 	
Massnahme: <ul style="list-style-type: none"> – Doppelspurausbau Saaneviadukt (Mauss – Gümmenen) 	

Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) Federführung Projekt: BLS Netz AG (Bauherrin)	Beteiligte Stellen: BLS, Gemeinde Ferenbalm, Gemeinde Mühleberg, Regionalkonferenz Bern-Mittelland

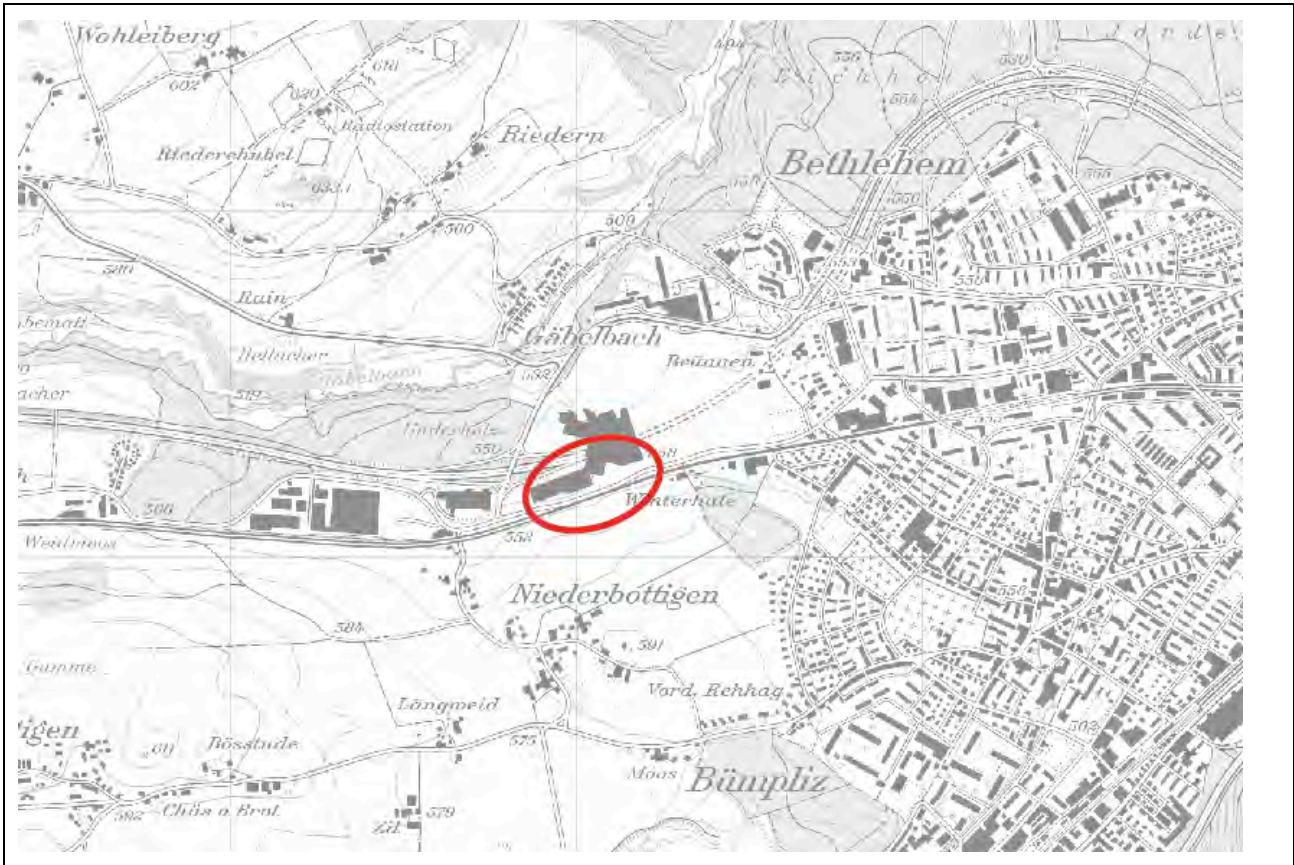
Realisierung										
Vorgehen/Meilensteine: - Studie liegt vor - Nächster Schritt: Vorprojekt										
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 50 Mio. CHF (+/- 50%) Finanzierung über Art. 56 EBG Kostenteiler: <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">57%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">28.5 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">29%</td> <td style="text-align: right;">14.5 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Weitere</td> <td style="text-align: right;">14%</td> <td style="text-align: right;">7.0 Mio. Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	57%	28.5 Mio. Fr.	Anteil Kanton	29%	14.5 Mio. Fr.	Anteil Weitere	14%	7.0 Mio. Fr.
Anteil Bund	57%	28.5 Mio. Fr.								
Anteil Kanton	29%	14.5 Mio. Fr.								
Anteil Weitere	14%	7.0 Mio. Fr.								
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung										

Beurteilung
Wirkung: - WK1: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 eine starke bis sehr starke Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die Massnahme ermöglicht insbesondere Verbesserungen auf der Linie Bern – Kerzers – Neuenburg / – Murten und zwar kürzere Fahr- und Reisezeiten, bessere Fahrplanstabilität sowie verbesserte Angebotskonzepte mit Fahrplanverdichtungen (RE). Die durchschnittlichen Reise- und Umsteigezeiten werden verringert. Die Umsteigebeziehungen sowie die Erreichbarkeit von dicht besiedelten Agglomerationsgebieten werden verbessert. Die Verlagerung vom MIV auf ÖV kann zudem zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses auf dem Strassenetz führen. - WK2: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Der Ausbau des Angebotes der S-Bahn verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und kann zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen führen. - WK3: Die Massnahme bewirkt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Durch die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV kann eine Verminderung der Unfälle erreicht werden. - WK4: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 eine leichte bis bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem reduzieren sich die Zersiedlung sowie die Trennwirkung von Infrastrukturen.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -
Priorität: <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none">- Studie- AöV. 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungszeitraum 2012 – 2019. 2. Zwischenbericht. März 2009.- AöV. 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, 3. Zwischenbericht vom 20. Februar 2012.
Bemerkungen / Hinweise: <ul style="list-style-type: none">-

Einzelmassnahme:	Wendegleis Brünnen	V – ÖV 2.3
		Priorität C

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung	
Zielsetzung:	
– Zukünftige Sicherstellung der Taktverdichtung der S-Bahn ins Westside (integraler 15'-Takt)	
Massnahme:	
– Wendegleis in Brünnen	
Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für öffentlichen Verkehr (AöV)	Beteiligte Stellen: BLS, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Stadt Bern
Realisierung	
Vorgehen / Meilensteine:	
– Studie	

<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 20 Mio. CHF (+/- 50%)</p> <p>Keine Finanzierung über den Infrastrukturfonds</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">57%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">11.4 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">29%</td> <td style="text-align: right;">5.8 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Weitere</td> <td style="text-align: center;">14%</td> <td style="text-align: right;">2.8 Mio. Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	57%	11.4 Mio. Fr.	Anteil Kanton	29%	5.8 Mio. Fr.	Anteil Weitere	14%	2.8 Mio. Fr.
Anteil Bund	57%	11.4 Mio. Fr.								
Anteil Kanton	29%	5.8 Mio. Fr.								
Anteil Weitere	14%	2.8 Mio. Fr.								
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2014</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung</p>										

Beurteilung

Wirkung:

- WK1: Die Massnahme bildet möglicherweise eine Voraussetzung für die Umsetzung von Bestandteilen des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 und bringt somit eine leichte Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich (je nach zukünftiger Angebotsentwicklung auf der Linie Bern – Neuenburg Voraussetzung für den Beibehalt der bestehenden Angebotsqualität (15'-Takt Brünnen – Bern) und eine Voraussetzung für weitere Verbesserungen (Liniendurchbindungen). Die heutige betriebliche Lösung ist möglicherweise nicht aufwärtskompatibel). Die durchschnittlichen Reise- und Umsteigezeiten werden verringert. Die Umsteigebeziehungen sowie die Erreichbarkeit von dicht besiedelten Agglomerationsgebieten werden verbessert. Die Verlagerung vom MIV auf ÖV kann zudem zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses auf dem Strassenetz führen.
- WK2: Die Massnahme bildet möglicherweise eine Voraussetzung für die Umsetzung von Bestandteilen des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 und bringt somit eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Der Ausbau des Angebotes der S-Bahn verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und kann zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen führen.
- WK3: Die Massnahme bildet möglicherweise eine Voraussetzung für die Umsetzung von Bestandteilen des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 und bewirkt somit eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Durch die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV kann eine Verminderung der Unfälle erreicht werden.
- WK4: Die Massnahme bildet möglicherweise eine Voraussetzung für die Umsetzung von Bestandteilen des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 und bringt somit eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem reduzieren sich die Zersiedlung sowie die Trennwirkung von Infrastrukturen.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- Voraussetzung für Durchmesserlinie Brünnen – Wankdorf, solange die RE-Fahrlage unverändert bleibt.

Priorität:

A

B

C

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

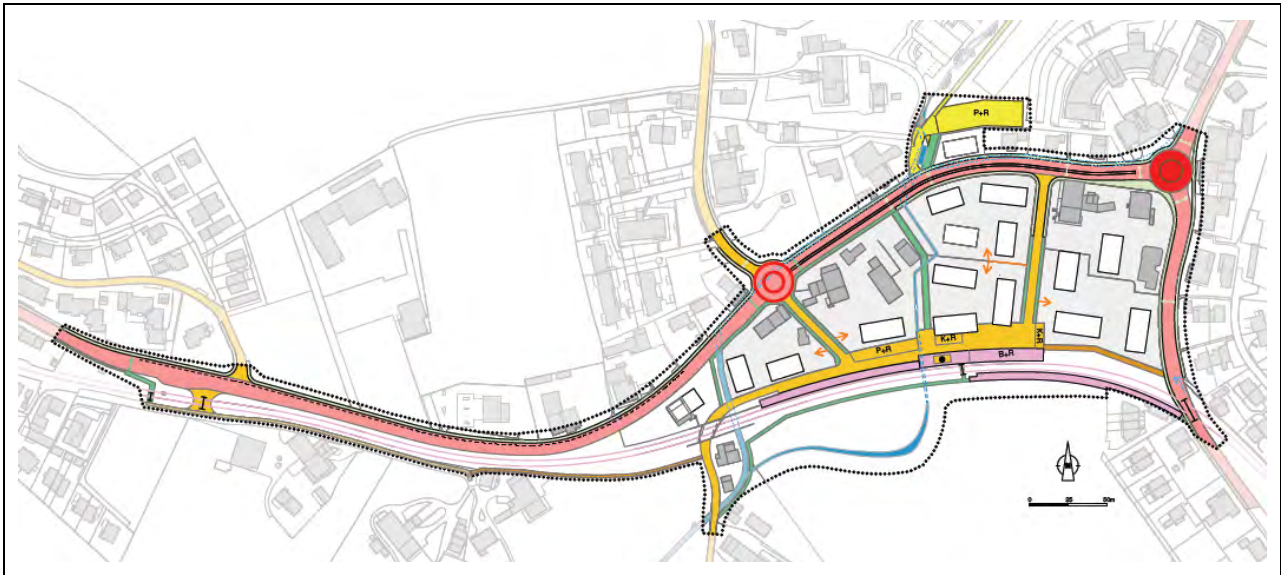
- Agglomerationsprogramm Zusatzbericht 2007
- AöV. 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, 3. Zwischenbericht vom 20. Februar 2012.

Bemerkungen / Hinweise:

Massnahme zurückgestellt. Taktverdichtung wurde beim bestehenden Fahrplankonzept betrieblich/organisatorisch grösstenteils gelöst. Der Bau des Wendegleises bleibt Bestandteil der 2. Teilergänzung S-Bahn Bern.

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

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschrieb	
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> – Sanierung eines Unfallschwerpunktes – Verkürzung der Reisezeit zwischen Bern und Worb (S7) 	
Massnahme: <ul style="list-style-type: none"> – Umfahrungslinie Sinneringen (inkl. Station Boll-Utzigen) 	

Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für öffentlichen Verkehr: Bahn OIK II: Strasse	Beteiligte Stellen: RBS, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Gemeinde Vechigen, OIK II

Realisierung													
Vorgehen / Meilensteine: - Ausschreibung der Planungsstudie durch die Gemeinde													
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: Fr. 100'000 für Planungsstudie Realisierung: 30.0 Mio. CHF (+/- 50%) Finanzierung über Art. 56 EBG (LV 2013-16) Kostenteiler Planungsstudie: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">0%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">20%</td> <td style="text-align: right;">20'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">50%</td> <td style="text-align: right;">50'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil RBS</td> <td style="text-align: right;">30%</td> <td style="text-align: right;">30'000 Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	0%	0 Fr.	Anteil Kanton	20%	20'000 Fr.	Anteil Gemeinde	50%	50'000 Fr.	Anteil RBS	30%	30'000 Fr.
Anteil Bund	0%	0 Fr.											
Anteil Kanton	20%	20'000 Fr.											
Anteil Gemeinde	50%	50'000 Fr.											
Anteil RBS	30%	30'000 Fr.											
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026	Kostenteiler Realisierung: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">57%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">17.1 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">29%</td> <td style="text-align: right;">8.7 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">14%</td> <td style="text-align: right;">4.2 Mio. Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	57%	17.1 Mio. Fr.	Anteil Kanton	29%	8.7 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	14%	4.2 Mio. Fr.			
Anteil Bund	57%	17.1 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	29%	8.7 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinde	14%	4.2 Mio. Fr.											

Beurteilung
Wirkung: - WK1: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 eine leichte Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die Massnahme ermöglicht eine bessere Fahrplanstabilität, kürzere Fahr- und Reisezeiten auf der RBS-Linie Bern–Worb (S7) sowie die Eliminierung des heute bestehenden grossen Sicherheitsdefizits Strasse/Schiene). Die Umsteigebeziehungen sowie die Erreichbarkeit von dicht besiedelten Agglomerationsgebieten werden verbessert. Die Verträglichkeit auf dem Strassenetz steigt. Die Verlagerung vom MIV auf ÖV kann zudem zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses auf dem Strassenetz führen. - WK2: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Der Ausbau des Angebotes der S-Bahn verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten (Boll-Utzigen) und kann zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen führen. - WK3: Die Massnahme bewirkt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 einerseits durch die Eliminierung eines Unfallschwerpunkts eine grosse Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Andererseits kann auch durch die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV eine Verminderung der Unfälle erreicht werden. - WK4: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 eine leichte bis bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem reduzieren sich die Zersiedlung sowie die Trennwirkung von Infrastrukturen.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Die Massnahme ist mit der Ortsplanung Vechigen koordiniert. - Die Massnahme ermöglicht eine Umstrukturierung des Gebietes «Kern Boll Süd» (s. Massnahme S 3 «Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte»)
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlegendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">– AöV. 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungszeitraum 2012 – 2019. 2. Zwischenbericht. März 2009.– AöV. 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, 3. Zwischenbericht vom 20. Februar 2012.
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>Die Massnahme wird nicht über den Infrastrukturfonds finanziert.</p>

Massnahmenpaket:	S-Bahn Perronverlängerungen Normalspur	V – ÖV 2.5.1
		Priorität: vor 2015

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund: 351.020



Massnahmenbeschrieb	
<p>Zielsetzung:</p> <p>Kapazitätssteigerung auf der S1 Fribourg – Bern – Thun durch Einsatz von Doppelstockkompositionen (210 m)</p>	
<p>Massnahmen:</p> <p>Perronverlängerungen auf 220 m Nutzlänge an 10 S-Bahn-Stationen, davon 4 im Kt. Freiburg. Gleichzeitig Erhöhung auf 55 cm dort, wo dies noch nicht der Fall ist.</p> <p>Bern – Thun: Wichtrach, Kiesen, Thun (Gleis 4)</p> <p>Bern – Freiburg: Ausserholligen SBB, Oberwangen, Thörishaus Dorf, Flamatt, Wünnewil, Schmitten, Düdingen</p>	
Zuständigkeiten	
<p>Federführung: Amt für öffentlichen Verkehr (AöV)</p>	<p>Beteiligte Stellen: Kanton Freiburg, SBB</p>

Realisierung										
Vorgehen / Meilensteine: - Projekt für Plangenehmigung.										
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: 16.2 Mio. CHF 50% Kantone, 50% SBB (Leistungsvereinbarung Bund) Kostenteiler: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">50%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">8.1 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">33%</td> <td style="text-align: right;">5.3 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinden</td> <td style="text-align: center;">17%</td> <td style="text-align: right;">2.8 Mio. Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	50%	8.1 Mio. Fr.	Anteil Kanton	33%	5.3 Mio. Fr.	Anteil Gemeinden	17%	2.8 Mio. Fr.
Anteil Bund	50%	8.1 Mio. Fr.								
Anteil Kanton	33%	5.3 Mio. Fr.								
Anteil Gemeinden	17%	2.8 Mio. Fr.								
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Realisierung <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026										

Beurteilung
Wirkung: WK1: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 eine erhebliche Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die Massnahme ermöglicht insbesondere Kapazitätsausbauten auf der Linie Fribourg–Bern–Thun (längere Züge, Doppelstockzüge). Die Kapazität im Schienenverkehr kann bedeutend erhöht werden: Die Kapazitätssteigerung beim Rollmaterial erlaubt es, gegenüber den heute eingesetzten NINA-Kompositionen 40% mehr Plätze anzubieten. Die Verlagerung vom MIV auf ÖV kann zudem zu einer Verstärkung des Verkehrsflusses auf dem Strassenetz führen. WK2: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Der nachfragegerechte Ausbau Kapazität der S-Bahn verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten entlang der Linie Fribourg–Bern–Thun und kann zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen führen. WK3: Die Massnahme bewirkt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Durch die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV kann eine Verminderung der Unfälle erreicht werden. WK4: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 eine leichte bis bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem reduzieren sich die Zersiedlung sowie die Trennwirkung von Infrastrukturen.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: Wenn die Perrons nicht verlängert werden, müssen an diesen Stationen 1 bis 2 Wagen abgeschlossen werden, d.h. an diesen Stationen könnten keine Fahrgäste in bzw. aus den geschlossenen Wagen ein- und aussteigen.
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> vor 2015 <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="167 309 284 338">– Projekt<li data-bbox="167 353 1054 383">– AöV. 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, 3. Zwischenbericht vom 20. Februar 2012.
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="167 456 616 486">– Projekt mit Kostenschätzung liegt vor.

Massnahmenpaket:	S-Bahn Perronverlängerungen Meterspur	V – ÖV 2.5.2
		Priorität B

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung	
Zielsetzung: Kapazitätssteigerung auf dem Korridor Bern – Solothurn	
Massnahmen: Perronverlängerungen auf 180 m Nutzlänge an den RE-Bahn-Stationen (1. Priorität) und der Stationen der S8 (2. Priorität). 1. Priorität: Bahnhof Bern (Massnahme V – ÖV 1.1), Jegenstorf (Massnahme V – ÖV 2.1.4b), Fraubrunnen 2. Priorität: Worblaufen, Oberzollikofen, Zollikofen, Moosseedorf, Schönbühl Shoppyland, Schönbühl RBS, Urtenen, Grafenried, Büren zum Hof, Schalunen	
Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) Federführung Projekt: RBS (Bauherr)	Beteiligte Stellen: RBS

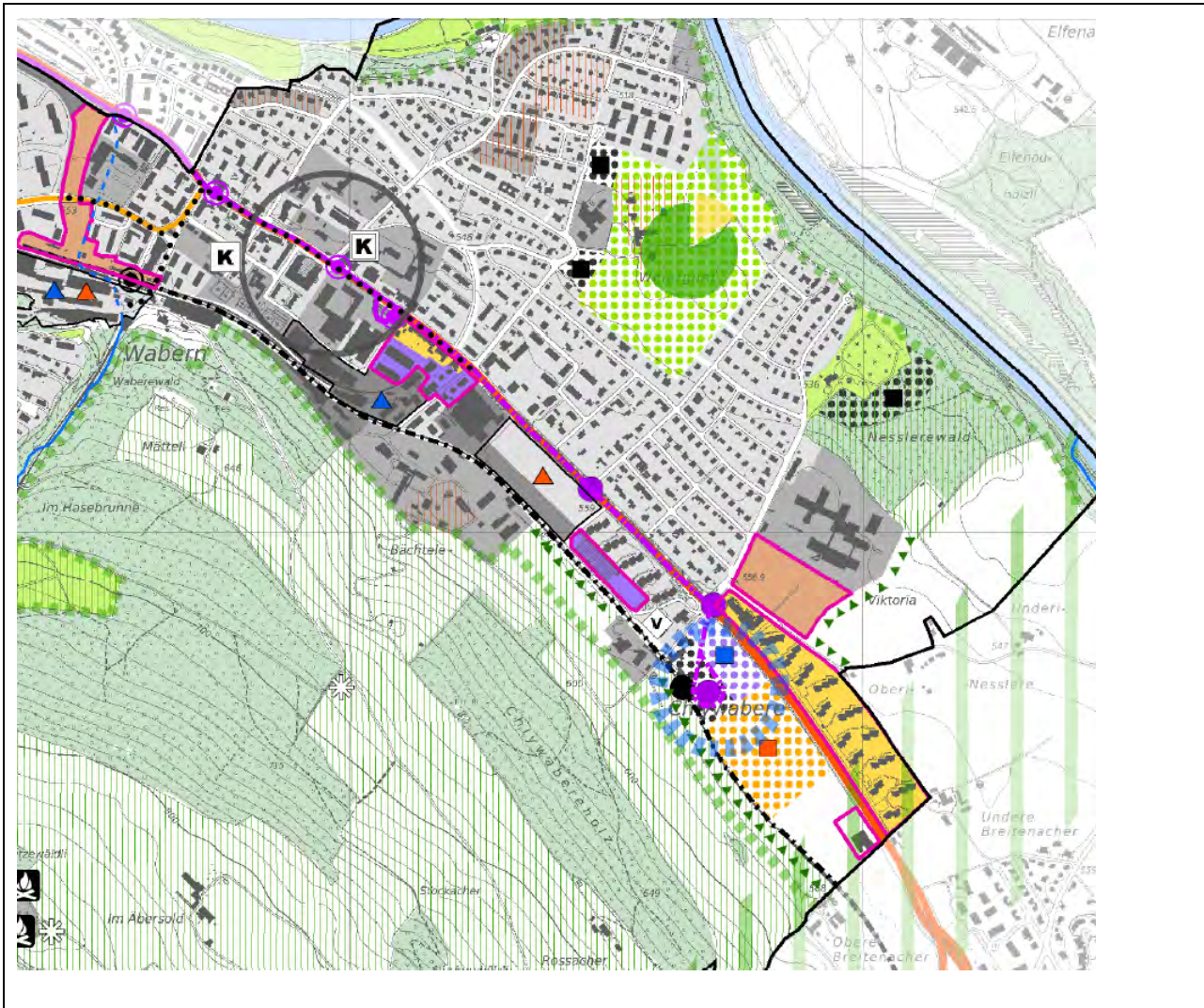
Realisierung													
Vorgehen/Meilensteine: - Studien													
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: 55 Mio. CHF (ohne Bahnhof Bern und Jegenstorf) Finanzierung über Art. 56 EBG Kostenteiler: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">54%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">29.7 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">25%</td> <td style="text-align: right;">13.7 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">12%</td> <td style="text-align: right;">6.6 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Weitere</td> <td style="text-align: center;">9%</td> <td style="text-align: right;">5.0 Mio. Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	54%	29.7 Mio. Fr.	Anteil Kanton	25%	13.7 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	12%	6.6 Mio. Fr.	Anteil Weitere	9%	5.0 Mio. Fr.
Anteil Bund	54%	29.7 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	25%	13.7 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinde	12%	6.6 Mio. Fr.											
Anteil Weitere	9%	5.0 Mio. Fr.											
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung <input type="checkbox"/> 2023 – 2026													

Beurteilung
Wirkung: WK1: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 eine erhebliche Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die Massnahme ermöglicht insbesondere Kapazitätsausbauten auf der Linie Bern - Solothurn (längere Züge RE und S8). Die Kapazität im Schienenverkehr kann bedeutend erhöht werden: Die Kapazitätssteigerung beim Rollmaterial erlaubt es, gegenüber den heute eingesetzten Kompositionen 50% mehr Plätze anzubieten. Die Verlagerung vom MIV auf ÖV kann zudem zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses auf dem Strassenetz führen. WK2: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Der nachfragegerechte Ausbau der Kapazität der S-Bahn verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten entlang der Linie Bern–Solothurn und kann zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen führen. WK3: Die Massnahme bewirkt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Durch die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV kann eine Verminderung der Unfälle erreicht werden. WK4: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets V – ÖV 5.1 eine leichte bis bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem reduzieren sich die Zersiedlung sowie die Trennwirkung von Infrastrukturen.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: Die Massnahme steht in enger Abhängigkeit zum Projekt «Zukunft Bahnhof Bern» (Massnahmenblatt V – ÖV 1.1).
Priorität: <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: – AöV. 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, 3. Zwischenbericht vom 20. Februar 2012.
Bemerkungen / Hinweise: –

Einzelmassnahme Tramprojekte: **Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern** **V – ÖV 3.1**
 Priorität A

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund: 351.019



Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Nachfragegerechte Weiterentwicklung des ÖV-Netzes in der Kernagglomeration von Bern – Verknüpfung Feinverteiler mit dem S-Bahn-Netz – Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen entlang der Linie 9 Richtung Kleinwabern und im Umfeld der neuen S-Bahnhaltestelle Kleinwabern (Überbauung Bächtelenacker, Überbauung Nesslerenweg, Entwicklung Bundesamt für Metrologie METAS, prioritäre Siedlungsentwicklung Balsigergut).
<p>Massnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verlängerung der Tramlinie 9 bis zur neuen S-Bahnhaltestelle Kleinwabern <p>Mit der Verlängerung der Tramlinie 9 von Wabern nach Kleinwabern wird am Umsteigepunkt Kleinwabern die S-Bahn aus dem Gürbetal ideal mit dem städtischen Feinverteiler (Tramverlängerung Linie 9) verknüpft. Gleichzeitig wird die Voraussetzung für eine verdichtete bauliche Entwicklung von Arbeits- und Wohnnutzungen geschaffen.</p>

Zuständigkeiten	
Federführung: Bernmobil	Beteiligte Stellen: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Amt für öffentlichen Verkehr, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Gemeinde Köniz

Realisierung										
Vorgehen / Meilensteine: - Planungsstand Vorprojekt liegt vor; Bauprojekt in Arbeit seit März 2012 - Eingabe Vorprojekt beim Bund Bestandteil Tram Region Bern, Einreichen PGV-Dossier April 2013 - geschätzter Baubeginn 2015										
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 49.0 Mio. CHF (inkl. MWST) Kostenteiler: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">35%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">17.1 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">43%</td> <td style="text-align: right;">21.1 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">22%</td> <td style="text-align: right;">10.8 Mio. Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35%	17.1 Mio. Fr.	Anteil Kanton	43%	21.1 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	22%	10.8 Mio. Fr.
Anteil Bund	35%	17.1 Mio. Fr.								
Anteil Kanton	43%	21.1 Mio. Fr.								
Anteil Gemeinde	22%	10.8 Mio. Fr.								
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026										

Beurteilung
Wirkung: WK1: Die Massnahme bringt eine bedeutende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die durchschnittlichen Reise- und Umsteigezeiten werden verringert. Die Umsteigebeziehungen sowie die Erreichbarkeit von dicht besiedelten Gebieten in der Kernagglomeration werden verbessert. Die Verlagerung von MIV auf ÖV kann zudem zu einer Verstärkung des Verkehrsflusses auf dem Strassennetz führen. WK2: Dank dieser Massnahme kann eine bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. Die Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern verbessert die Erschliessung dieses Siedlungsschwerpunktes und führt zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen. WK3: Die Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Durch die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV kann eine Verminderung der Unfälle erreicht werden. WK4: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem reduzieren sich die Zersiedlung sowie die Trennwirkung von Infrastrukturen.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Koordination mit der Massnahme «Doppelspur Wabern – Kehrsatz Nord» (V – ÖV 2.2.1). - Realisierung zusammen mit der Massnahme «ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern» (V – ÖV 2.1.1c) - Koordination mit dem Massnahmenpaket «Verbesserung Tram- und Busangebot Kernagglomeration» (V – ÖV 5.2a) → Buskonzept Kleinwabern - Die Massnahme ermöglicht eine optimale Erschliessung der bestehenden und geplanten Siedlungsgebiete im Bereich Kleinwabern (s. Massnahme S 3 «Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte»: Köniz, Bächtelen (Wohnen), Köniz, Metas (Arbeiten) und Massnahme S 4 «Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung»: Köniz Wabern, Balsigergut (Wohnen/Arbeiten)).

Priorität:

- A
 B
 C

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

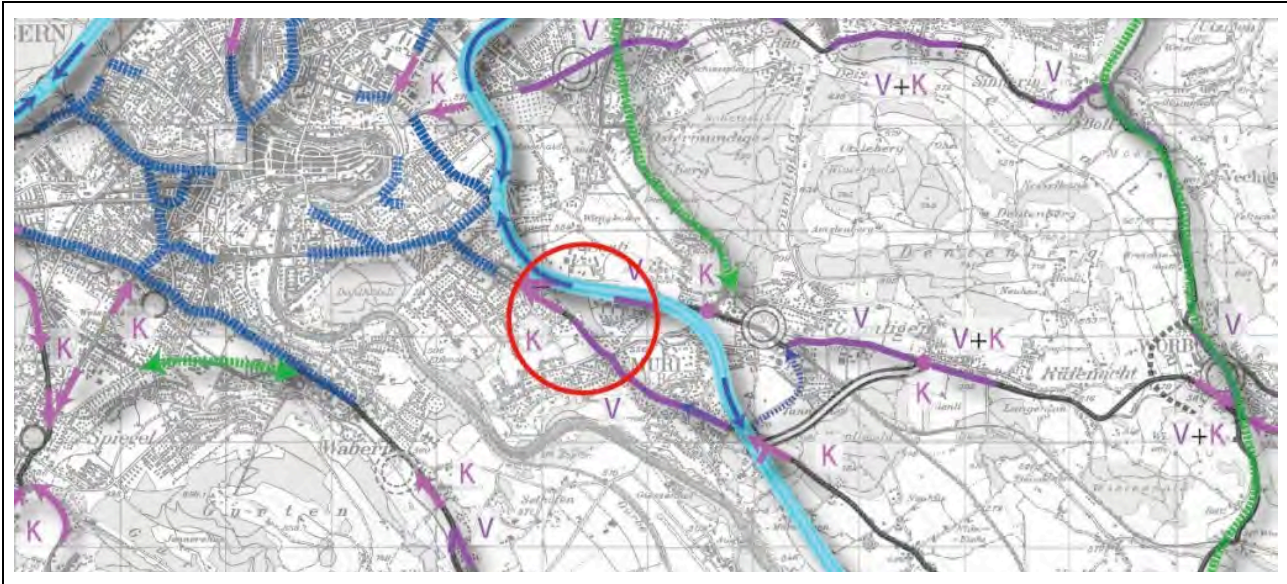
- AöV. Tram Region Bern, Teilprojekt 6 Kleinwabern, Vorprojekt. 2011.
- AöV. Tram Region Bern, Teilprojekt 6 Kleinwabern, Planungsstudie Wendeschlaufe / Endhaltestelle. 2012.
- Gemeinde Köniz. Überbauungsordnung Bächtelenacker. 2012.
- Gemeinde Köniz. Nutzungsplanänderung Nesslerenweg. 2011.
- Gemeinde Köniz. Ortsplanungsrevision, Richtplan Raumentwicklung. 2010.
- RKBM, AöV. Tram Region Bern: Buskonzept Kleinwabern. Oktober 2009.
- RVK 4. Angebotskonzept 2010 – 2013. November 2008.
- RKBM. Regionales ÖV-Angebotskonzept 2014–2017. Stand 5. April 2012 (Entwurf für die Mitwirkung).

Bemerkungen / Hinweise:

–

Einzelmassnahme Tramprojekte:	Doppelspurausbau Tram 6, Muri	V – ÖV 3.2 Priorität A
-------------------------------	--------------------------------------	----------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund: 351.010



Massnahmenbeschreibung	
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sicherstellung der Fahrbahnstabilität - Voraussetzung für künftige Fahrplanverdichtung - Ermöglichen der Wiedereinführung der Haltestelle "Krone", in unmittelbarer Nähe zu geplanter Siedlungsverdichtung 	
<p>Massnahme:</p> <p>Für eine stabile und fahrplangerechte Abwicklung des öffentlichen Verkehrs erfolgt auf der Thunstrasse zwischen Egghölzli und Kreisel Mettlengässli der Doppelspurausbau der Tramlinie 6. Gleichzeitig werden gestalterische und bauliche Massnahmen zur Verminderung der Trennwirkung des MIV sowie zur Verbesserung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr umgesetzt.</p>	
Zuständigkeiten	
<p>Federführung: Tiefbauamt Kanton Bern (TBA), OIK II</p>	<p>Beteiligte Stellen: Regionalkonferenz Bern-Mittelland, RBS, Bernmobil, Stadt Bern, Gemeinde Muri bei Bern</p>
Realisierung	
<p>Vorgehen / Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aktualisieren und Ergänzen des bestehenden BGK Thunstrasse (Egghölzli, Mettlengässli) - Mitwirkung - Erarbeiten und Genehmigung Strassenplan - Eingabe Vorprojekt beim Bund 2013 - geschätzter Baubeginn ab 2015 	

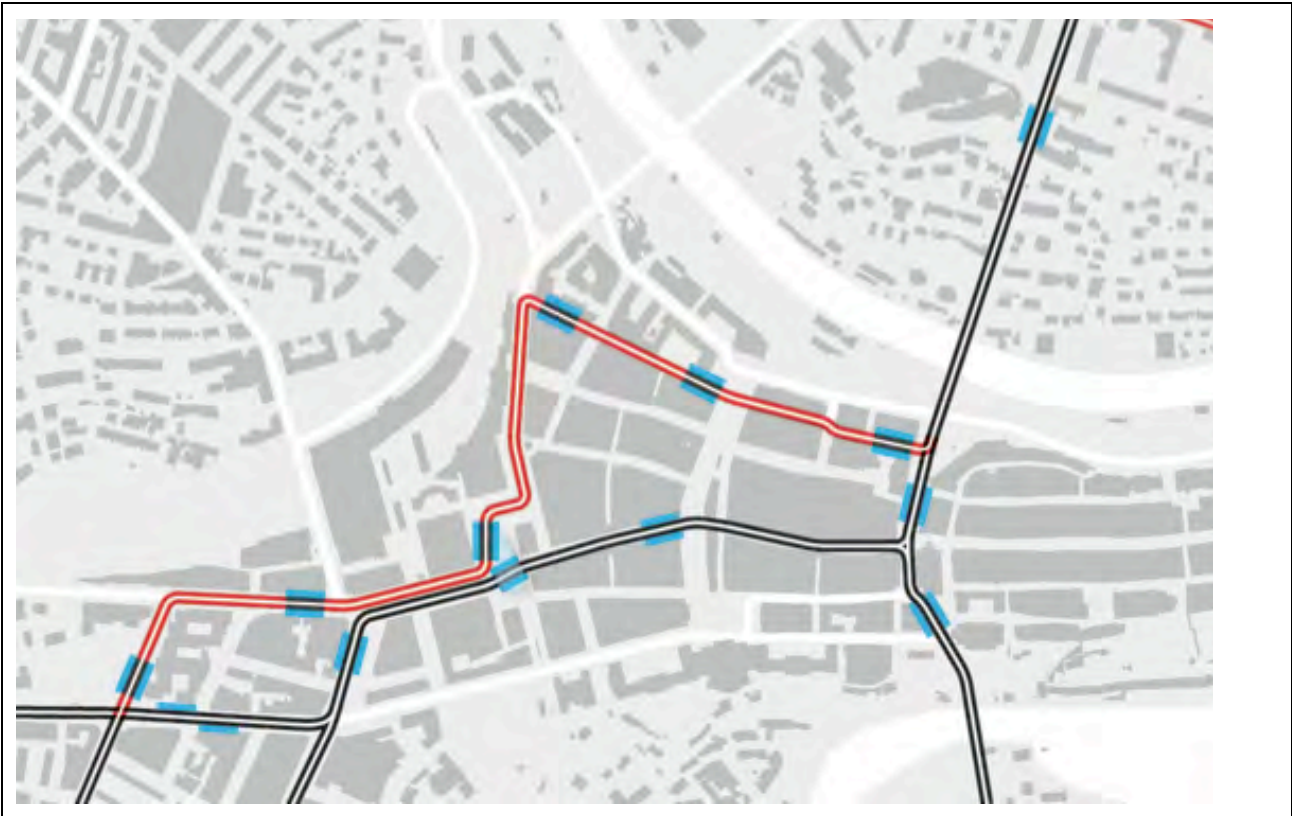
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 25 Mio. CHF (+/-50%)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>35%</td> <td>8.75 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>65%</td> <td>16.25 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>0%</td> <td>0 Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35%	8.75 Mio. Fr.	Anteil Kanton	65%	16.25 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	0%	0 Fr.
Anteil Bund	35%	8.75 Mio. Fr.								
Anteil Kanton	65%	16.25 Mio. Fr.								
Anteil Gemeinde	0%	0 Fr.								
<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung</p> <p><input type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p>										

Beurteilung
<p>Wirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – WK1: Die Massnahme bringt eine bedeutende lokale Verbesserung des Gesamtverkehrssystems mit sich. Mit dem Doppelspurausbau kann eine zusätzliche Tramhaltestelle realisiert, die Fahrplanstabilität des ÖV verbessert und die Erschliessungswirkung gesteigert werden. Die Verlustzeiten für den öffentlichen Verkehr werden reduziert und die Leistungsfähigkeit durch die durchgehende Doppelspur erhöht. Das Projekt beinhaltet auch Verbesserungen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs. – WK2: Dank dieser Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. Diese Massnahme ermöglicht eine Taktverdichtung auf der Tramlinie 6 und somit eine bessere Erschliessung der Siedlungsschwerpunkte Muri/Gümligen. Dies kann zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen im südöstlichen Teil der Kernagglomeration führen. – WK3: Die Neuanlage ermöglicht eine Optimierung der bestehenden Strasse bezüglich Sicherheit. – WK4: Durch den aus der Massnahme verstetigten Verkehrsablauf resultiert eine leichte Luft- und Lärmverbesserung.
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Doppelspurausbau Tram 6 Thunstrasse, Muri: Kosten Tram und MIV ca. 25 Mio. Fr. (Doppelspurausbau Tram sowie Neubaustrecke mit vollständiger Anpassung der Strassenoberflächen, Bereich Egghölzli bis Kreisel Mettlen-gässli (exkl. Schwachstelle Bereich Schlossmauer) – Abhängigkeit zu Massnahme V – MIV 5.2e Muri, Sanierung Schlossmauer – Abhängigkeit zu weiteren Doppelspurausbauten auf der Tramlinie 6 (V – ÖV 3.4b Doppelspurausbau Tram 6 Melchenbühl – Gümligen, V – ÖV 3.4c Doppelspurausbau Tram 6 Gümligen-Siloah) – Engpassbeseitigung Nationalstrassennetz A6
<p>Belastung bestehendes Strassennetz:</p> <p>GVM Ist 2007: 7'750 - 11'750 DWV</p> <p>GVM Prognose Zielszenario 2030: 9'100 - 12'700 DWV</p>
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A</p> <p><input type="checkbox"/> B</p> <p><input type="checkbox"/> C</p>

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlegendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">- AP V+S 2007, Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr, 351.010, Nr. 57, B-Projekt- Betriebskonzept Thun-/Muristrasse, Zwischenphase, Kurzbericht. metron. 19. Januar 2006.
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none">- Reifegrad 2

Einzelmassnahme Tramprojekte: **Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse/Redundanzen)**
V – ÖV 3.3
 Priorität B

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung

Ziele:

- Reduktion der ÖV-Belastung auf der Achse Kocherpark-Hirschengraben-Bubenbergrplatz Süd-Bahnhof-Spitalgasse-Bärenplatz-Markgasse.
- Schaffung von Netzredundanzen zur Aufrechterhaltung des Trambetriebs bei Betriebsstörungen/-Unterbrüchen (Unfälle, Sperrungen wegen Veranstaltungen oder Bauarbeiten etc.).
- Impulse zur Weiterentwicklung der Innenstadt
- Kapazitätserhöhung ÖV

Massnahmen:

- Realisierung einer zweiten Tramachse Kocherpark – Belpstrasse – Laupenstrasse – Bubenbergrplatz Nord – Bahnhof – Bollwerk – Speichergasse – Nägeligasse – Kornhausplatz.
- Als Übergangslösung/Ergänzung Umsetzung von betrieblichen Massnahmen zur Reduktion der ÖV-Belastung in der Innenstadt, abgestimmt auf das Projekt Tram Region Bern.

Zuständigkeiten

Federführung: Kanton Bern (für Phase ZMB an Stadt Bern delegiert)

Beteiligte Stellen: Stadt Bern, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Bernmobil, Köniz, Ostermundigen

Realisierung													
<p>Vorgehen / Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zweckmässigkeitsbeurteilung liegt vor (Abschluss April 2012) - Grundlagen Verkehrslenkung/-management, Anlieferung (bis 2013) - Projektierung (Zeitraum 2014–2017) - Realisierung (Zeitraum nach 2018) 													
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: gemäss ZMB 106.2 Mio. Franken (+/- 30%)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">35%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">37.2 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">*%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">*%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Dritte</td> <td style="text-align: center;">*%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35%	37.2 Mio. Fr.	Anteil Kanton	*%	Fr.	Anteil Gemeinde	*%	Fr.	Anteil Dritte	*%	Fr.
Anteil Bund	35%	37.2 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	*%	Fr.											
Anteil Gemeinde	*%	Fr.											
Anteil Dritte	*%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p>	<p>*Auf der Grundlage der Kostenteilergrundsätze TRB im Vorprojekt zu definieren</p>												

Beurteilung
<p>Wirkung:</p> <p>WK1: Die Massnahme bringt eine bedeutende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Sie ermöglicht einen Ausbau der ÖV-Kapazitäten. Die Fahrplanstabilität/Pünktlichkeit, die ÖV-Kapazität und ÖV-Qualität werden im ganzen Tram- und Busnetz verbessert. Die Erreichbarkeit der Innenstadt und des Bahnhofs Bern werden gesichert. Die Massnahme wird zudem eine hohe Netzredundanz in der Innenstadt mit sich bringen.</p> <p>WK2: Dank dieser Massnahme kann eine bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. Eine optimalere Erschliessung und Erreichbarkeit der Innenstadt und der umliegenden Quartiere kann zu einer weiteren Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen führen. Die Massnahme wird eine Entlastung der heutigen Tramachse um ca. 40 Fahrzeuge pro Stunde (HVZ) sowie Impulse für die Innenstadtentwicklung mit sich bringen (u.a. Aufwertung Raum City-West und Raum Bollwerk – Speichergasse – Nägeligasse).</p> <p>WK3: Die Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Durch die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV kann eine Verminderung der Unfälle erreicht werden.</p> <p>WK4: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem reduzieren sich die Zersiedlung sowie die Trennwirkung von Infrastrukturen.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Koordination mit dem Massnahmenpaket «Verbesserung Tram- und Busangebot Kernagglomeration» (V – ÖV 5.2a)
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> B</p> <p><input type="checkbox"/> C</p>

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">- Stadt Bern. ZMB Zweite Tramachse. April 2012.- Stadt Bern. ZMB Zweite Tramachse. Anhörung vom 15. Mai 2012, Auswertungsbericht. Juni 2012- RKBM, AöV. Tram Region Bern, Teilprojekt Innenstadt, Alternativen Linienführungen. Februar 2010.- RKBM, AöV. Tram Region Bern, Teilprojekt Innenstadt, Belastung Innenstadt. Februar 2010.- RVK 4. Angebotskonzept 2010 – 2013. November 2008.- RKBM. Regionales ÖV-Angebotskonzept 2014–2017. Stand 5. April 2012 (Entwurf für die Mitwirkung).
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>Überprüfung der ZMB-Ergebnisse durch Prof. Weidmann, ETHZ, hat im April 2012 stattgefunden. Die Schlussfolgerungen wurden bestätigt.</p> <p>Mitte Mai 2012 hat eine Anhörung in Form eines Workshops mit den wichtigsten Körperschaften stattgefunden. Die entsprechenden Stellungnahmen waren mehrheitlich positiv.</p>

Massnahmenpaket Tramprojekte:	Weiterentwicklung regionales Tramkonzept	V – ÖV 3.4 Priorität C
-------------------------------	---	----------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Nachfragegerechte Weiterentwicklung des ÖV-Netzes in der Kernagglomeration von Bern
<p>Massnahmen:</p> <p>Bei der Weiterentwicklung des Regionalen Tramkonzepts geht es u.a. darum, Lösungen für Buslinien aufzuzeigen, welche an die Kapazitätsgrenzen stossen (z.B. durch Infrastrukturausbauten oder Umstellungen auf Tram). Ergänzend ist das Busnetz anzupassen sowie betriebliche Lösungen umzusetzen. Dabei geht es auch darum, bei den Betriebskosten Optimierungen vorzunehmen.</p>

Tram Wyler und Länggasse	ÖV 3.4a
Zielsetzung	Nachfragegerechte Weiterentwicklung des ÖV-Netzes in der Kernagglomeration von Bern
Massnahme	Umstellung der Buslinien Nr. 20 Richtung Wyler und Nr. 12 Richtung Länggasse auf Tram
Federführung	Fachliche Projektleitung: Regionalkonferenz Bern-Mittelland Leitung Behördendelegation: Kanton Bern (BVE)
Beteiligte Stellen	Stadt Bern, Bernmobil
Kosten	<i>noch offen</i>
Vorgehen	Zweckmässigkeitsbeurteilung
Abhängigkeit	-
Realisierung	ab 2023
Grundlagen	RVK 4. Angebotskonzept 2010 – 2013. November 2008. RKBM. Regionales ÖV-Angebotskonzept 2014–2017. Stand 5. April 2012 (Entwurf für die Mitwirkung).
Koordinationsstand	Zwischenergebnis
Priorisierung	C
Bemerkungen	-

Doppelspurausbau Tram 6 Melchenbühl – Gümligen	ÖV 3.4b
Zielsetzung	Nachfragegerechte Weiterentwicklung des ÖV-Netzes in der Kernagglomeration von Bern
Massnahme	Doppelspurausbau auf der Tramlinie 6 zwischen Melchenbühl und Gümligen
Federführung	AöV
Beteiligte Stellen	RBS, Bernmobil, OIK II, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Gemeinde Muri b. Bern
Kosten	8.0 Mio. CHF (+/- 50%)
Vorgehen	
Abhängigkeit	-
Realisierung	ab 2023
Grundlagen	-
Koordinationsstand	Zwischenergebnis
Priorisierung	C
Bemerkungen	Koordination mit V – ÖV 3.4c (Doppelspurausbau Tram 6 Gümligen – Siloah)

Doppelspurausbau Tram 6 Gümligen – Siloah		ÖV 3.4c
Zielsetzung	Nachfragegerechte Weiterentwicklung des ÖV-Netzes in der Kernagglomeration von Bern	
Massnahme	Doppelspurausbau auf der Tramlinie 6 zwischen Gümligen und Siloah	
Federführung	AöV	
Beteiligte Stellen	RBS, Bernmobil, OIK II, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Gemeinde Muri bei Bern	
Kosten	6.0 Mio. CHF (+/- 50%)	
Vorgehen		
Abhängigkeit	-	
Realisierung	ab 2023	
Grundlagen	-	
Koordinationsstand	Zwischenergebnis	
Priorisierung	C	
Bemerkungen	Koordination mit V – ÖV 3.4b (Doppelspurausbau Tram 6 Melchenbühl – Gümligen)	

Weitere Optionen		ÖV 3.4d
Zielsetzung	Nachfragegerechte Weiterentwicklung des ÖV-Netzes in der Kernagglomeration von Bern	
Massnahme	Weitere Optionen: Neuorganisation der heutigen Linien 3, 6, 7 und 8 im Westen und Osten von Bern, Verlängerung der Tramlinie 7 Bümpliz bis Niederwangen und weitere neue Netzideen	
Federführung	Fachliche Projektleitung: Regionalkonferenz Bern-Mittelland Leitung Behördendelegation: Kanton Bern (BVE)	
Beteiligte Stellen	AöV, OIK II, Bernmobil, RBS, Stadt Bern, Gemeinden Köniz, Ostermundigen und Muri bei Bern	
Kosten	<i>noch offen</i>	
Vorgehen	Studie Weiterentwicklung des Regionalen Tramkonzepts	
Abhängigkeit	-	
Realisierung	ab 2023	
Grundlagen	-	
Koordinationsstand		
Priorisierung	-	
Bemerkungen	-	

Beurteilung	
Wirkung:	
<p>WK1: Das Massnahmenpaket bringt eine bedeutende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die durchschnittlichen Reise- und Umsteigezeiten werden verringert. Die Umsteigebeziehungen, die Erreichbarkeit von dicht besiedelten Gebieten in der Kernagglomeration bzw. Stadtquartieren sowie die ÖV-Kapazität und ÖV-Qualität werden verbessert. Die Verlagerung von MIV auf ÖV kann zudem zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses auf dem Strassennetz führen.</p> <p>WK2: Dank dieses Massnahmenpakets kann eine bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. Eine optimalere Erschliessung von dicht besiedelten Gebieten in der Kernagglomeration bzw. Stadtquartieren kann zu einer weiteren Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen führen.</p> <p>WK3: Das Massnahmenpaket bewirkt eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Durch die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV kann eine Verminderung der Unfälle erreicht werden.</p> <p>WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem reduzieren sich die Zersiedlung sowie die Trennwirkung von Infrastrukturen.</p>	

Massnahmenpaket Platzgestaltung mit Tramführung:	Bern, Breitenrainplatz	V – ÖV 3.5a Priorität A
--	-------------------------------	-----------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung	
<p>Zielsetzung:</p> <p>Der Verkehr auf den wichtigen Gemeindegassen von regionaler Bedeutung (ÖV) soll verträglicher gestaltet werden. Das Projekt schafft möglichst gute Voraussetzungen für:</p> <ul style="list-style-type: none"> – eine hohe Quartierqualität und zentrumsnahes Wohnen – Priorisierung des öffentlichen Verkehrs im Strassennetz, damit seine Attraktivität erhalten werden kann – eine stabile und fahrlangerechte Abwicklung des öffentlichen Verkehrs (Einhaltung des Fahrplans, Gewährleistung der Anschlüsse) – attraktive Verhältnisse für den Langsamverkehr – die anstossenden Läden und Geschäfte – eine verstetigte Abwicklung des Autoverkehrs – Erhöhung der Verkehrs- und der sozialen Sicherheit <p>Mit der Massnahme kann das Zentrum des Berner Nordquartiers mit 25'000 Einwohnern deutlich aufgewertet werden.</p>	
<p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Neugestaltung und Neuorganisation des Breitenrainplatzes – Aufwertung des Strassenraums, Reduktion der Trennwirkung – neue Tram- und Bushaltestellen – Priorisierung des öffentlichen Verkehrs – Verkehrsberuhigung 	

Zuständigkeiten	
Federführung: Stadt Bern, Tiefbauamt	Beteiligte Stellen: Bernmobil, AöV, RBS

Realisierung	
Vorgehen / Meilensteine:	
Planungsstand	Vorprojekt; Bauprojekt in Arbeit
Eingabe Vorprojekt beim Bund	Ende 2012
geschätzter Baubeginn	2015
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 10 Mio. CHF (+/- 20%) Kostenteiler: Anteil Bund 35% 3.5 Mio. Fr. Anteil Kanton 43% 4.3 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 22% 2.2 Mio. Fr. <i>Bemerkung: Der genaue Kostenteiler zwischen Kanton und Stadt Bern wird im Rahmen des Bauprojekts definiert.</i>
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026	

Beurteilung	
Wirkung:	
<ul style="list-style-type: none"> - WK1: Diese Massnahme bewirkt starke Verbesserungen für den LV und den ÖV, indem die Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und Tram optimiert werden, behindertengerechte attraktive Haltestellenanlagen geschaffen werden und die Erreichbarkeit des Quartierzentrums aufgewertet wird. - WK2: Dank dieser Massnahme wird die Aufenthaltsqualität erhöht und das Quartierzentrum stark aufgewertet. - WK3: Die Massnahme erhöht die Verkehrssicherheit und bewirkt eine Verkehrsberuhigung. - WK4: Die Umweltbelastung wird lokal leicht reduziert. 	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:	
-	
Belastung bestehendes Strassennetz:	
GVM Ist 2007:	14'600 DWV
GVM Prognose Zielszenario 2030:	15'300 DWV
Priorität:	
<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	

Sonstiges	
Literatur / Grundlegendokumente:	
<ul style="list-style-type: none"> - Entwurf Teilverkehrsplan „Motorisierter Individualverkehr“ (TVP MIV), 2011 (Mitwirkung Frühling 2012) - Projektwettbewerb Breitenrainplatz 2007 	
Bemerkungen / Hinweise:	
<ul style="list-style-type: none"> - Reifegrad 2 	

Massnahmenpaket Platzgestaltung mit Tramführung:

Bern, Eigerplatz

V – ÖV 3.5b

Priorität A

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Der Verkehr auf den wichtigen Gemeindestrassen von regionaler Bedeutung soll verträglicher gestaltet werden. Das Projekt schafft möglichst gute Voraussetzungen für:

- eine hohe Quartierqualität und zentrumsnahes Wohnen
- Priorisierung des öffentlichen Verkehrs im Strassennetz, damit seine Attraktivität erhalten werden kann
- eine stabile und fahrplangerechte Abwicklung des öffentlichen Verkehrs (Einhaltung des Fahrplans, Gewährleistung der Anschlüsse)
- attraktive Verhältnisse für den Langsamverkehr (Verkehr verlagern)
- die anstossenden Läden und Geschäfte
- eine verstetigte Abwicklung des Autoverkehrs
- Erhöhung der Verkehrs- und der sozialen Sicherheit

Mit der Umgestaltung des Eigerplatzes werden die Voraussetzungen für die Führung der Tramlinie 10 nach Köniz Schlieren (Tram Region Bern) geschaffen und gleichzeitig ein wichtiger städtischer Raum deutlich aufgewertet.

Massnahmen:

- Neugestaltung und Neuorganisation des Eigerplatzes
- Aufwertung des Strassenraums
- Erstellung von zusammenhängenden Platzfolgen
- Reduktion der Trennwirkung
- neue Tram- und Bushaltestellen und neue Tramführung
- Priorisierung des öffentlichen Verkehrs
- übersichtliche Verkehrsführung für den motorisierten Verkehr und Veloverkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr

Zuständigkeiten	
Federführung: Bernmobil	Beteiligte Stellen: Stadt Bern, Tiefbauamt; Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, AöV

Realisierung	
Vorgehen / Meilensteine:	
Planungsstand	Vorprojekt; Bauprojekt in Arbeit seit August 2011
Eingabe Vorprojekt beim Bund	Bestandteil Tram Region Bern, Einreichen PGV-Dossier April 2013
geschätzter Baubeginn	2015
Koordinationsstand:	Kosten: 30 Mio. CHF (+/- 20%)
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung	Kostenteiler:
Aufnahme in den kantonalen Richtplan:	Anteil Bund 35% 10.5 Mio. Fr.
<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Anteil Kanton 43% 12.9 Mio. Fr.
	Anteil Gemeinde 22% 6.6 Mio. Fr.
	<i>Bemerkung: Der genaue Kostenteiler zwischen Kanton und Stadt Bern wird im Rahmen des Bauprojekts definiert.</i>
Zeithorizont:	
<input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung	
<input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung	
<input type="checkbox"/> 2019 – 2022	
<input type="checkbox"/> 2023 – 2026	

Beurteilung			
Wirkung:			
– WK1: Durch u.a. einer Verstetigung des Verkehrsflusses, einer Verringerung von Wartezeiten und einer Attraktivierung der Aufenthaltsräume (behindertengerecht) sowie der Ermöglichung einer neuen Tramlinie Richtung Köniz-Schliern, wird die Massnahme die Qualität sowohl des Fuss- und Veloverkehrs wie auch des öffentlichen Verkehrs stark verbessern.			
– WK2: Dank dieser Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden.			
– WK3: Durch zusätzlich gesicherte Fussgängerquerungen, zusätzliche Radstreifen sowie einer übersichtlichen und attraktiven Platzgestaltung, bewirkt die Massnahme insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr bedeutende Verbesserungen.			
– WK4: Die Umweltbelastung wird lokal leicht reduziert.			
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:			
– Koordination mit Tram Region Bern			
Belastung bestehendes Strassennetz:			
	Zieglerstrasse	Eigerstrasse	Schwarzenburgstr.
GVM Ist 2007:	11'750 DWV	5'350 DWV	12'700 DWV
GVM Prognose Zielszenario 2030:	14'100 DWV	6'700 DWV	14'500 DWV
Priorität:			
<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C			

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Teilverkehrsplan MIV Stadtteil III, 2008 (in Erarbeitung)
- diverse Grundlagen Tram Region Bern
- AP V+S 2007, Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr, Fuss-, Velo-Schwachstelle
- Ideenwettbewerb Eigerplatz 2009
- Studienauftrag Eigerplatz 2010
- Vorprojekt Tram Region Bern 2010

Bemerkungen / Hinweise:

Reifegrad 2

Massnahmenpaket Platzgestaltung mit Tramführung: **Bern, Viktoriaplatz** **V – ÖV 3.5c**
 Priorität A

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Der Verkehr auf den wichtigen Gemeindestrassen von regionaler Bedeutung (ÖV) soll verträglicher gestaltet werden. Das Projekt schafft möglichst gute Voraussetzungen für:

- eine hohe Quartierqualität und zentrumsnahes Wohnen
- Priorisierung des öffentlichen Verkehrs im Strassennetz, damit seine Attraktivität erhalten werden kann
- eine stabile und fahrplangerechte Abwicklung des öffentlichen Verkehrs (Einhaltung des Fahrplans, Gewährleistung der Anschlüsse)
- attraktive Verhältnisse für den Langsamverkehr (Verkehr verlagern)
- die anstossenden Läden und Geschäfte
- eine verstetigte Abwicklung des Autoverkehrs
- Erhöhung der Verkehrs- und der sozialen Sicherheit

Mit der Umgestaltung des Viktoriaplatzes werden die Voraussetzungen für die Führung der Tramlinie 10 nach Ostermundigen Rüti (Tram Region Bern) geschaffen und gleichzeitig ein wichtiger städtischer Raum deutlich aufgewertet.

Massnahme:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- gestalterische und bauliche Verbesserungen
- behindertengerechte Haltestellen

Zuständigkeiten

Federführung:
 Bernmobil

Beteiligte Stellen:
 Stadt Bern, Tiefbauamt; Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, AöV

Realisierung	
Vorgehen / Meilensteine:	
Planungsstand	Vorprojekt 2010, Bauprojekt in Arbeit seit August 2011
Eingabe Vorprojekt beim Bund	Bestandteil Tram Region Bern, Einreichen PGV-Dossier April 2013
geschätzter Baubeginn	2015
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 15 Mio. CHF (+/- 20%) Kostenteiler: Anteil Bund 35% 5.25 Mio. Fr. Anteil Kanton 43% 6.45 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 22% 3.3 Mio. Fr. <i>Bemerkung: Der genaue Kostenteiler zwischen Kanton und Stadt Bern wird im Rahmen des Bauprojekts definiert.</i>
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026	

Beurteilung	
Wirkung:	
<ul style="list-style-type: none"> – WK1: Die Massnahme bringt eine starke Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich, insbesondere für den ÖV sowie für den Langsamverkehr. Durch die Ermöglichung einer neuen Tramlinie Richtung Ostermündigen, den Bau behindertengerechter Haltestellen und eine Verringerung der Wartezeiten, wird der Verkehrspunkt stark attraktiviert. Es erfolgt eine Sanierung des Unfallschwerpunktes sowie die Einrichtung der ÖV-Bevorzugung. – WK2: Dank dieser Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen in der Kernagglomeration erreicht werden. – WK3: Mit dieser Massnahme kann ein Unfallschwerpunkt saniert werden und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer verbessert werden. – WK4: Die Umweltbelastung wird lokal leicht reduziert. 	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:	
<ul style="list-style-type: none"> – Koordination mit Tram Region Bern 	
Belastung bestehendes Strassennetz:	
	Moserstrasse Viktoriastrasse Kornhausstrasse
GVM Ist 2007:	8'200 DWV 12'550 DWV 7'100 DWV
GVM Prognose Zielszenario 2030:	12'200 DWV 13'900 DWV 11'200 DWV
Priorität:	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

Sonstiges	
Literatur / Grundlagendokumente:	
<ul style="list-style-type: none"> – Vorprojekt Tram Region Bern 	
Bemerkungen / Hinweise:	
<ul style="list-style-type: none"> – Reifegrad 2 	

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

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:

Massnahmenbeschreibung	
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bedarfsgerechter Ausbau des S-Bahnangebots – Gute Erreichbarkeit der Agglomeration von externen Zentren → Verbesserung der Anschlussbeziehungen im Knoten Bern zum Fernverkehr – Gute Verbindungen innerhalb der Agglomeration → Nachfrageorientierte Durchbindungen der S-Bahn-Linien im Knoten Bern und Verbesserung der Anschlussbeziehungen zwischen den S-Bahnlinien – Verknüpfungspunkte zum Feinverteiler bereits am Rand des Agglomerationskerns (Gümligen, Ostermundigen, Wankdorf, Ausserholligen, Zollikofen, Brünnen, Kleinwabern, Köniz) – Gute Verbindungen aus der Region in die weiteren Zentren im Espace Mittelland → An den Endpunkten der S-Bahn gute Anschlüsse an den Fernverkehr – Einführung des 15'-Takts im inneren S-Bahn-Perimeter 	
<p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 15'-Takt Flamatt – Bern – Münsingen – 15'-Takt Bern – Köniz – Niederscherli – 15'-Takt RE Bern – Solothurn – 15'-Takt S8 Bern – Jegenstorf – 30'-Takt S8 (Bern –) Jegenstorf – Bätterkinden – 30'-Takt Schönbühl – Wankdorf (S4) – 30'-Takt S5 Bern – Ins – 30'-Takt für Riedbach und Rosshäusern – Durchmesserverbindungen Brünnen – Wankdorf – Generell: Mehr Kapazität dank längerer und/oder doppelstöckiger Züge <p>Verbesserungen im Fernverkehr und im Güterverkehr sind nicht Gegenstand des Agglomerationsprogramms sondern von ZEB und STEP (z.B. 1 zusätzlicher stündlicher Zug pro Richtung zwischen Bern und Zürich, regelmässiger 30'-Takt zwischen Bern und Neuenburg)</p>	

Zuständigkeiten	
<p>Federführung: Amt für öffentlichen Verkehr (AöV)</p>	<p>Beteiligte Stellen: Regionalkonferenz Bern-Mittelland, SBB, BLS, RBS</p>

Realisierung	
Vorgehen / Meilensteine: - Realisierung 2. Teilergänzung S-Bahn Bern	
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Infrastrukturkosten: -
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	

Beurteilung
Wirkung: - WK1: Das Massnahmenpaket bringt eine starke bis sehr starke Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die durchschnittlichen Reise- und Umsteigezeiten werden verringert. Die Umsteigebeziehungen sowie die Erreichbarkeit von dicht besiedelten Agglomerationsgebieten werden verbessert. Die Verlagerung vom MIV auf ÖV kann zudem zu einer Verstärkung des Verkehrsflusses auf dem Strassennetz führen. - WK2: Dank diesem Massnahmenpaket kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. Der Ausbau des Angebotes der S-Bahn verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und kann zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen führen. - WK3: Das Massnahmenpaket bewirkt eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Durch die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV kann eine Verminderung der Unfälle erreicht werden. - WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine leichte bis bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem reduzieren sich die Zersiedlung sowie die Trennwirkung von Infrastrukturen.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Infrastrukturmassnahmen der 2. Teilergänzung S-Bahn Bern.
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C

Sonstiges
Literatur / Grundlegendokumente: - AöV. 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungszeitraum 2012–2019. März 2009. - AöV. 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, 3. Zwischenbericht vom 20. Februar 2012. - Agglomerationsprogramm 2005 und Zusatzbericht 2007
Bemerkungen / Hinweise: - Betriebskosten werden nicht über den Infrastrukturfonds finanziert.

Massnahmenpaket:	Verbesserungen Tram- und Busangebot Kernagglomeration	V – ÖV 5.2a
------------------	--	--------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung des Tram- und Busangebotes dank Taktverdichtungen, Anpassung der Betriebszeiten, Linienverknüpfungen u.a. - Bessere Verknüpfungen zwischen städtischem Feinverteiler und S-Bahn - Bessere Verknüpfungen zwischen den einzelnen Stadtteilen
<p>Massnahmen:</p> <p>Konzept zur Bewältigung der grossen Verkehrszunahme gemäss Prognose 2030</p> <ul style="list-style-type: none"> - Taktverbesserungen auf verschiedenen Buslinien (z.B. Linie 17) - Umsetzung Buskonzept Bern-Nord - Umsetzung Buskonzept Ostermundigen–Bern - Umsetzung Buskonzept Kleinwabern - Umsetzung Buskonzept Schliern - Angebotskonzept Bern-Weissenbühl - (Über-)Prüfung Tangentiallinien (Westen: Niederwangen – Brünnen, Fischermätteli/Ausserholligen – Länggasse; Süden: Wabern – Ausserholligen; Norden: Bümpliz – Länggasse – Wankdorf) - Prüfung Erschliessung Ostermundigen Nord (in Abhängigkeit mit neuen Überbauungen) - Prüfung Erschliessung Wankdorf City - Abendangebot

Zuständigkeiten	
Federführung: Regionalkonferenz Bern-Mittelland	Beteiligte Stellen: AöV, Bernmobil, RBS, Postauto, Gemeinden

Realisierung	
<p>Vorgehen / Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - laufend 	
<p>Koordinationsstand:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein 	<p>Infrastrukturkosten: -</p>
<p>Zeithorizont:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe 	

Beurteilung
<p>Wirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Das Massnahmenpaket bringt eine starke bis sehr starke Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die durchschnittlichen Reise- und Umsteigezeiten werden verringert. Die Umsteigebeziehungen sowie die Erreichbarkeit von dicht besiedelten Gebieten in der Kernagglomeration werden verbessert. Die Verlagerung vom MIV auf ÖV kann zudem zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses auf dem Strassennetz führen. - WK2: Dank diesem Massnahmenpaket kann eine bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. Der Ausbau des Busangebotes in der Kernagglomeration verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und kann zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen führen. - WK3: Das Massnahmenpaket bewirkt eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Durch die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV kann eine Verminderung der Unfälle erreicht werden. - WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine leichte bis bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem reduzieren sich die Zersiedlung sowie die Trennwirkung von Infrastrukturen.
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Abhängigkeit und Koordination mit Tram Region Bern sowie mit dem Massnahmenpaket «V – ÖV 3.4 Weiterentwicklung Regionales Tramkonzept»
<p>Priorität:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - RVK 4. Angebotskonzept 2010–2013. November 2008. - RKBM. Regionales ÖV-Angebotskonzept 2014–2017. Stand 5. April 2012 (Entwurf für die Mitwirkung). - RVK 4. ÖV-Angebotskonzept Nordquartier Bern. September 2006. - RKBM, AöV. Tram Region Bern: Teilprojekt Buskonzept Ostermundigen – Bern. August 2010. - RKBM, AöV. Tram Region Bern: Buskonzept Kleinwabern. Oktober 2009. - RKBM, AöV. Tram Region Bern: Köniz Schliern, Überprüfung ÖV-Erschliessung Büschiacker. Dezember 2009. - RKBM, AöV. Tram Region Bern: ÖV-Erschliessung Weissenbühl–Monbijou mit Tram Region Bern. Angebotskonzept. Entwurf. Oktober 2010.
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>–</p>

Massnahmenpaket:	Verbesserungen Busangebot ländlicher Raum	V – ÖV 5.2b
------------------	--	-------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bedarfsgerechter Ausbau des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum - Bessere Verknüpfungen zwischen regionalen Buslinien und S-Bahn - Bessere Verknüpfungen zwischen den verschiedenen Korridoren
<p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umsetzung Versuchsbetrieb Aaretal–Kiesental - Überprüfung Busangebot Raum Mirchel - Überprüfung Angebotskonzept Münchenbuchsee, Moosseedorf, Urtenen-Schönbühl - Überprüfung des Busangebots im Raum Gantrisch unter spezieller Berücksichtigung des RNP - Verbesserung des Angebots am Abend und am Wochenende auf Orts- und Regionalbuslinien

Zuständigkeiten		
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black; padding: 5px;">Federführung: Regionalkonferenz Bern-Mittelland</td> <td style="padding: 5px;">Beteiligte Stellen: AöV, Bernmobil, RBS, Postauto, Gemeinden, FRG</td> </tr> </table>	Federführung: Regionalkonferenz Bern-Mittelland	Beteiligte Stellen: AöV, Bernmobil, RBS, Postauto, Gemeinden, FRG
Federführung: Regionalkonferenz Bern-Mittelland	Beteiligte Stellen: AöV, Bernmobil, RBS, Postauto, Gemeinden, FRG	

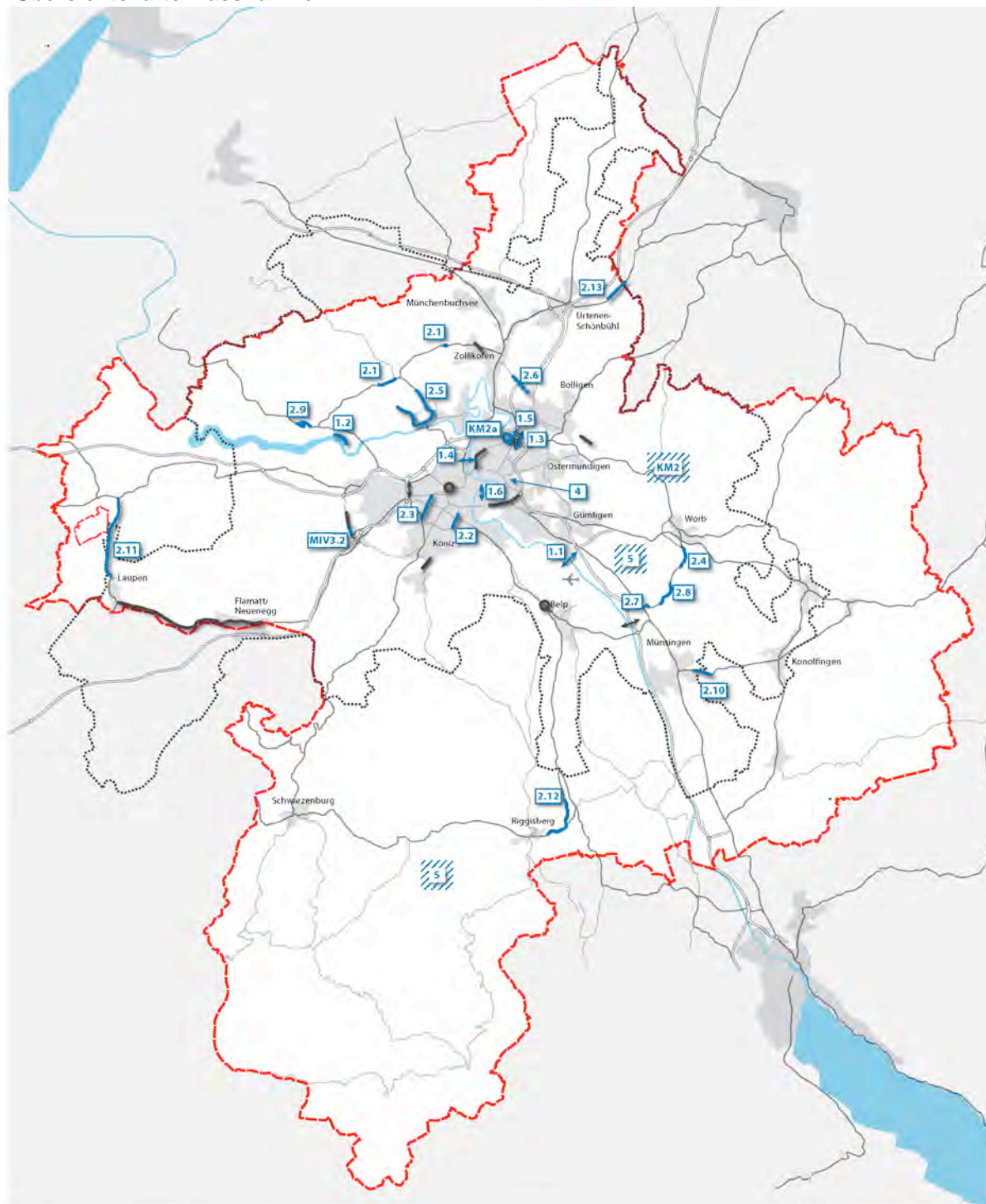
Realisierung	
<p>Vorgehen / Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - laufend 	
<p>Koordinationsstand:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein 	<p>Infrastrukturkosten: -</p>
<p>Zeithorizont:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe 	

Beurteilung
<p>Wirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Das Massnahmenpaket bringt eine bedeutende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die durchschnittlichen Reise- und Umsteigezeiten werden verringert. Zudem werden die Umsteigebeziehungen sowie die Erreichbarkeit von dicht besiedelten Gebieten im ländlichen Raum verbessert. - WK2: Dank diesem Massnahmenpaket kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. Der Ausbau des Busangebotes im ländlichen Raum verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und kann zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen führen. - WK3: Das Massnahmenpaket bewirkt eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Durch die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV kann eine Verminderung der Unfälle erreicht werden. - WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem reduzieren sich die Zersiedlung sowie die Trennwirkung von Infrastrukturen.
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>-</p>
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> B</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> C</p>
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - RVK 4. Angebotskonzept 2010–2013. November 2008. - RKBM. Regionales ÖV-Angebotskonzept 2014–2017. Stand 5. April 2012 (Entwurf für die Mitwirkung). - RGSK-Grundlagenbericht Teilraum Gantrisch
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>-</p>

Massnahmen Fuss- und Veloverkehr (LV)

Übersichtskarte Massnahmen LV	222
Übersicht Etappierung Massnahmen LV	223
Massnahmen Schliessen von Netzlücken (V – LV 1)	224
Belp – Muri, Verbesserung Zufahrten Auguetbrücke (V – LV 1.1)	224
Wohlen, Uferweg (V – LV 1.2)	226
Bern, LV-Führung Knoten Bolligenstrasse – Schermenweg (V – LV 1.3)	228
Bern, LV-Brücke Breitenrain – Länggasse (V – LV 1.4)	231
Bern, LV-Brücke Bhf. Wankdorf – Papiermühle (V – LV 1.5)	234
Bern, LV-Brücke Matte – Kirchenfeld (V – LV 1.6)	236
Massnahmen Erhöhung Verkehrssicherheit (V – LV 2)	238
Uetligen – Zollikofen, Velo- und Fussgängersicherheit (V – LV 2.1)	238
Bern – Köniz, Morillonstrasse und Bahnübergang BLS (V – LV 2.2)	240
Bern – Köniz, Könizstrasse, Loryplatz – Turnierstrasse – Neuhausplatz (V – LV 2.3)	242
Worb, Velosicherheit Rubigenstrasse (V – LV 2.4)	244
Kirchlindach – Wohlen, Velosicherheit (V – LV 2.5)	246
Ittigen – Zollikofen, Länggasse (V – LV 2.6)	248
Rubigen, Radstreifen Kreisel – Unterführung SBB (V – LV 2.7)	249
Rubigen – Beitenwil, Radstreifen (V – LV 2.8)	250
Wohlen – Illiswil, Velomassnahmen (V – LV 2.9)	251
Münsingen – Tägertschi, Velo- und Fussgängersicherheit (V – LV 2.10), (teilweise ausserhalb Agglomerationsperimeter)	252
Gümmenen – Laupen, Velo- und Fussgängersicherheit (V – LV 2.11), teilweise ausserhalb Agglomeration	253
Rümligen – Riggisberg, Verbesserung Velosicherheit (V – LV 2.12), teilweise ausserhalb Agglomeration	254
Bäriswil, Umfahrung (V – LV 2.13) (ausserhalb Agglomerationsperimeter)	255
Massnahme Studie Reduktion Widerstände an LSA (V – LV 4)	256
Massnahme Studie LV-Planung (V – LV 5)	258
(teilweise ausserhalb Agglomerationsperimeter)	

Übersichtskarte Massnahmen LV



Massnahmen Langsamverkehr

- 1 Schliessen von Netzlücken
- 2 Erhöhung Verkehrssicherheit
- 4 Reduktion Widerstände an LSA
- 5 LV-Planung
- KM 2** Kombinierte Mobilität
- MIV 3.2** weitere LV-Massnahmen integriert in MIV (siehe Bericht, Kap. 4.3.4)

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

Übersicht Etappierung Massnahmen LV

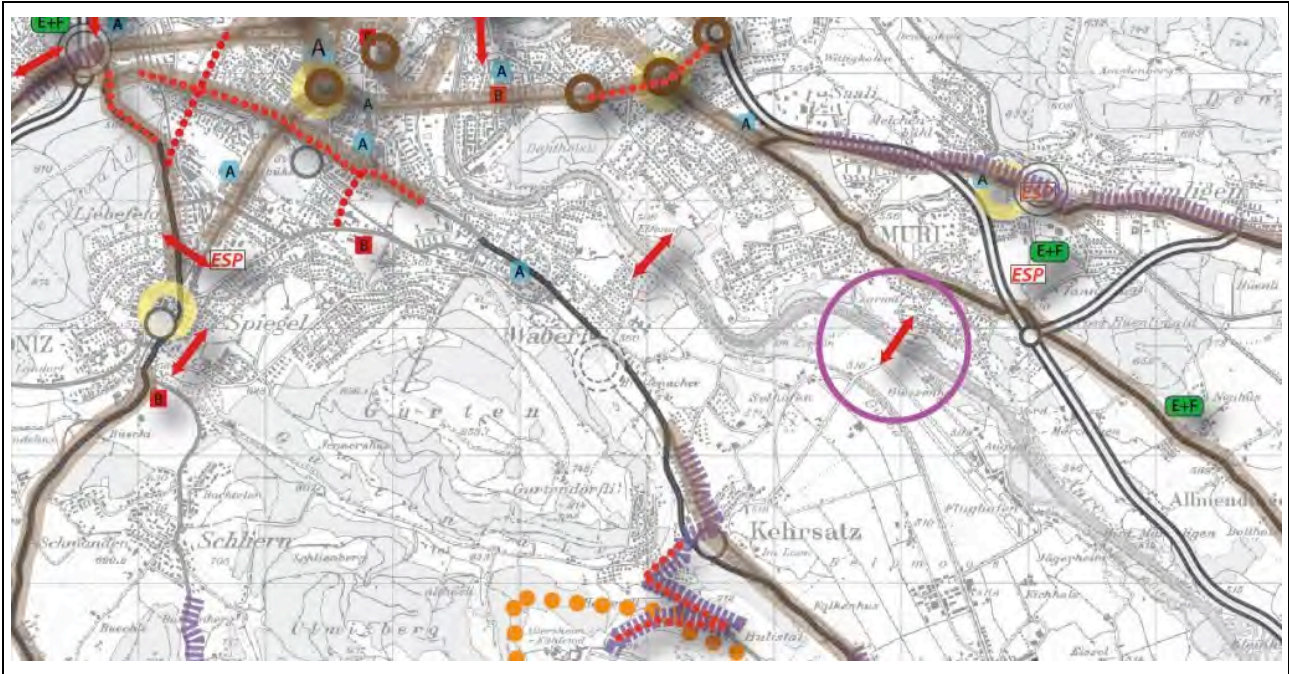
P	= Planung	P	= Schwerpunkt Massnahme bei Planung
R	= Realisierung	R	= Schwerpunkt Massnahme auf Realisierung
	= Massnahme (teilweise) ausserhalb Agglomerationsperimeter		

Nr.	Massnahmen	Vorleistung	bis 2014	2015 - 2018	2019 - 2022	ab 2023
1	Massnahmen Schliessen von Netzlücken					
1.1	Belp – Muri, Verbesserung Zufahrten Auguetbrücke			R		
1.2	Wohlen, Uferweg			R		
1.3	Bern, LV-Führung Knoten Bolligenstrasse – Schermenweg		P	R		
1.4	Bern, LV-Brücke Breitenrain – Länggasse		P		R	
1.5	Bern, LV-Brücke Bhf. Wankdorf - Papiermühle				P	R
1.6	Bern, LV-Brücke Matte – Kirchenfeld				P	R
2	Massnahmen Erhöhung Verkehrssicherheit					
2.1	Uetligen - Zollikofen, Velo- und Fussgängersicherheit		P	R		
2.2	Bern – Köniz, Morillonstrasse und Bahnübergang BLS				R	
2.3	Bern – Köniz, Könizstrasse – Loryplatz – Turnierstrasse - Neuhausplatz				R	
2.4	Worb, Velosicherheit Rubigenstrasse			P	R	
2.5	Kirchlindach – Wohlen, Velosicherheit					R
2.6	Ittigen – Zollikofen, Länggasse					R
2.7	Rubigen, Radstreifen Kreisel – Unterführung SBB					R
2.8	Rubigen – Beitenwil, Radstreifen					R
2.8	Wohlen – Illisiwl, Velomassnahmen					R
2.10	Münsingen – Tägertschi, Velo- und Fussgängersicherheit					R
2.11	Gümmenen – Laupen, Velo- und Fussgängersicherheit (teilweise ausserhalb Agglo)					R
2.12	Rümligen – Riggisberg, Verbesserung Velosicherheit					R
2.13	Bäriswil, Umfahrung					R
4	Massnahme Studie Reduktion Widerstände		P			
5	Massnahme Studie LV-Planung	x	P			

Legende zu Karten in Massnahmenblätter LV siehe Bericht Abb. 12 und 13 Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr.

Einzelmassnahme Schliessen von Netzlücken:	Belp – Muri, Verbesserung Zufahrten Auguetbrücke	V – LV 1.1 Priorität A
---	--	----------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund: 351.035



Massnahmenbeschreibung
Zielsetzung: Mit dem Schliessen bestehender Netzlücken im regionalen Fuss- und Veloverkehrsnetz entstehen kurze und attraktive Wege für den Alltags- und den Freizeitverkehr. Die neuen Verbindungen tragen zu einer Umlagerung des motorisierten Verkehrs bei und führen zu einem höheren Anteil des LV am Modal-Split.
Massnahmen: – Ausbau Zufahrt auf Seite Muri prüfen – Zufahrt von Seite Belp legalisieren, – Bedarf Massnahmen im Bereich Brücke klären

Zuständigkeiten	
Federführung: Tiefbauamt des Kantons Bern OIK II (Planung) Gemeinden Muri und Belp (Umsetzung)	Beteiligte Stellen: Gemeinden Belp und Muri bei Bern, Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
Eingabe Vorprojekt beim Bund	2014
geschätzter Baubeginn	2016

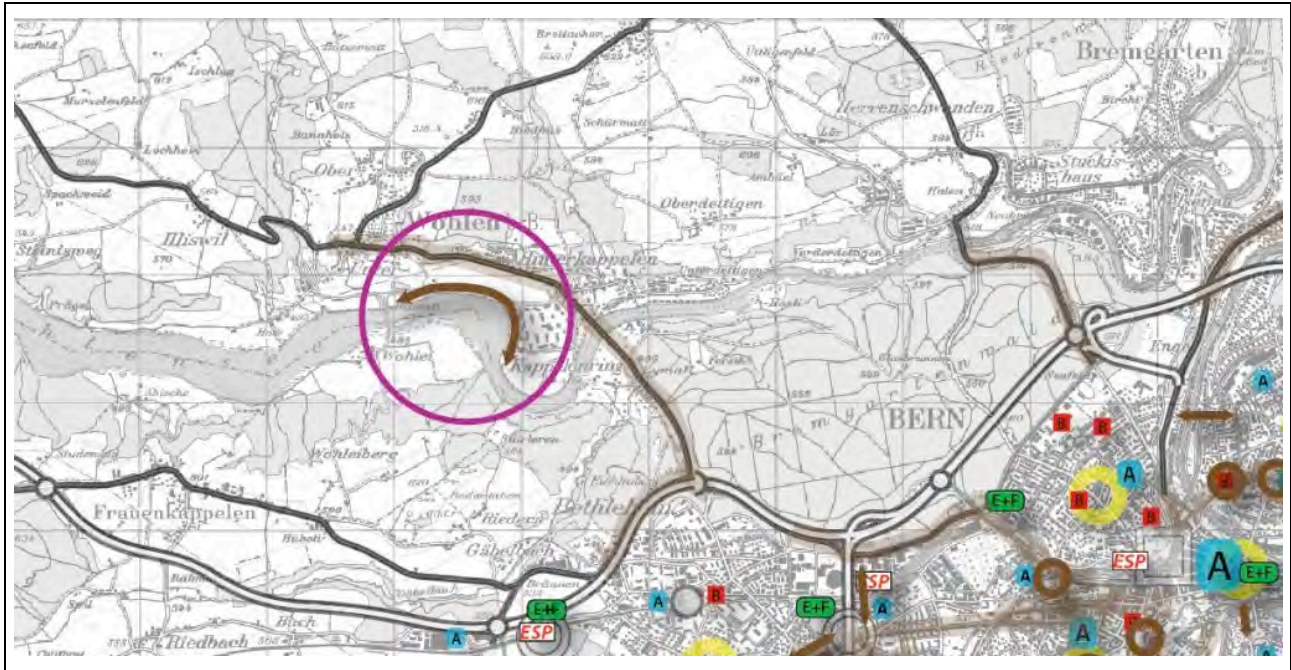
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: ca. 1 Mio. Fr. (+/-50%)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">35 %</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">350'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">32.5 %</td> <td style="text-align: right;">325'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">32.5 %</td> <td style="text-align: right;">325'000 Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35 %	350'000 Fr.	Anteil Kanton	32.5 %	325'000 Fr.	Anteil Gemeinde	32.5 %	325'000 Fr.
Anteil Bund	35 %	350'000 Fr.								
Anteil Kanton	32.5 %	325'000 Fr.								
Anteil Gemeinde	32.5 %	325'000 Fr.								
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2014</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung</p> <p><input type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p>										

Beurteilung
<p>Wirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Mit der Legalisierung der Zufahrten auf der Seite Belp und der geplanten baulichen Verbesserung der Zufahrt Seite Muri entsteht eine tangentielle Verbindung der Siedlungsräume beidseits der Aare. Es wird damit die Voraussetzung geschaffen für eine verstärkte Nutzung der Auguetbrücke durch den Veloverkehr (Alltag und Freizeit). - WK2: Mit der Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. - WK3: Die neue Fuss- und Veloroute abseits des übrigen Verkehrs bewirkt eine leichte Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr. - WK4: Die Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung dank einer Modal Split-Veränderung zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs.
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Massnahme gilt als Ersatz für die im kantonalen Richtplan Veloverkehr ausgewiesenen neuen Aarequerungen im Bereich Muri / Belp
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - AP V+S 2007, Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr, Nr. 51g, B-Projekt (351.035) - Verkehrsrichtplan (Muri) - Regionale Langsamverkehrsplanung: Leitbild und Erläuterungsbericht, Regionalkonferenz Bern-Mittelland 2012
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reifegrad 2 - ersetzt Massnahme 351.047 (MP Schliessen von Netzlücken: Aarequerung Belp/ Kehrsatz, Muri).

Einzelmassnahme Schliessen von Netzlücken:	Wohlen, Uferweg	V – LV 1.2 Priorität A
---	------------------------	----------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung	
Zielsetzung: Der Wohlensee ist ein beliebtes Freizeit- und Erholungsgebiet. Mit dem Schliessen bestehender Netzlücken im regionalen Fussverkehrsnetz entstehen kurze und attraktive Wege.	
Massnahme: Neues Wegstück Wohlensee Inselrainbucht (Lückenschliessung Uferweg SFG)	

Zuständigkeiten	
Federführung: Planung: Kanton (JGK/AGR) Ausführung: Gemeinde Wohlen	Beteiligte Stellen: Amt für Naturförderung (ANF), Jagdinspektorat (JI), Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), Waldabteilung 7

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
Planungsstand:	2. Auflage durchgeführt - Vorwirkung
Eingabe Projekt beim Bund	ab 2013
geschätzter Baubeginn	ab 2016

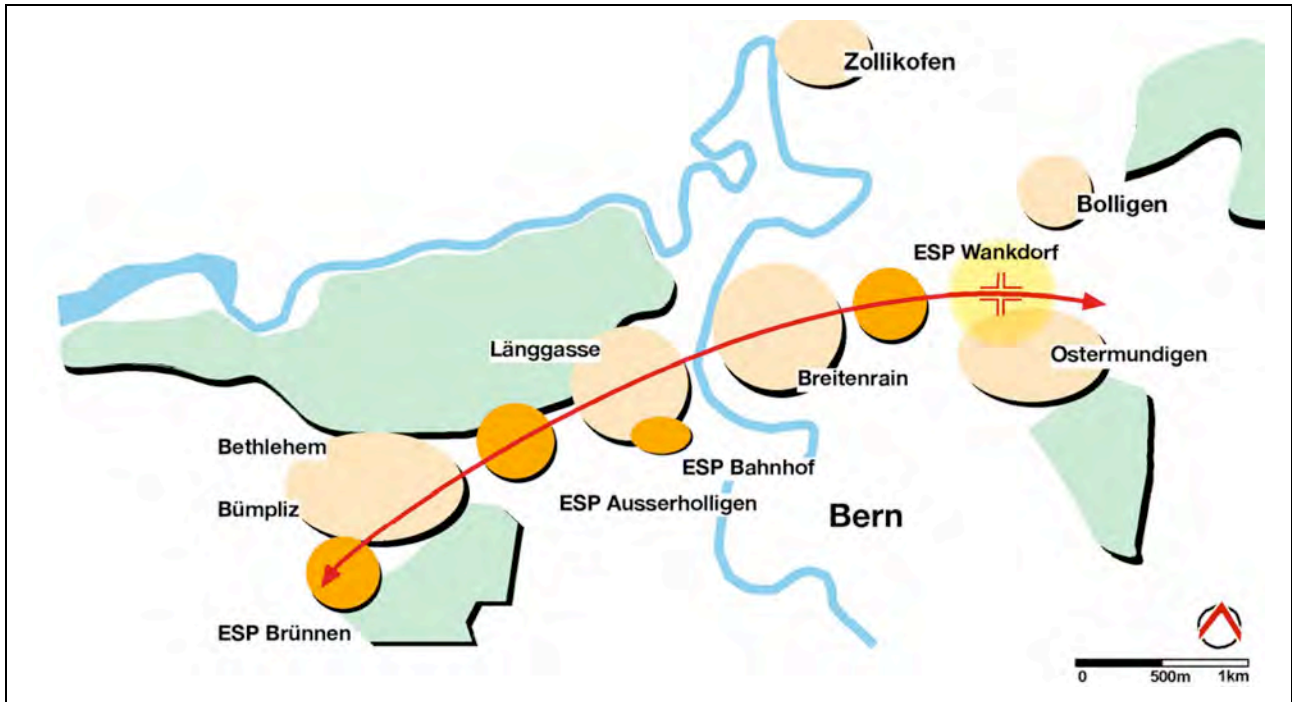
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 2.2 Mio. Fr. (+/-25%) Kostenteiler: Anteil Bund 35 % 770'000 Fr. Anteil Kanton * 32.5 % 715'000 Fr. Anteil Gemeinde * 32.5 % 715'000 Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026	* nach SFG

Beurteilung
Wirkung: – WK1: Mit der Wegstrecke kann eine Lücke im Wegenetz des regionalen Erholungsraums und um den Wohlensee geschlossen werden. Dadurch wird die Attraktivität der Seeumwanderung für den Fussverkehr gestärkt. – WK2: keine Wirkung – WK3: Die neue Fussroute abseits des übrigen Verkehrs bewirkt eine Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fussverkehr. – WK4: Die Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung dank einer Modal Split-Veränderung zugunsten des Langsamverkehrs.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: –
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

Sonstiges
Literatur / Grundlegendokumente: – AP V+S 2007, Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr, Nr. 51h, B-Projekt (351.035), – VRB-Richtplan: Wohlensee: regionaler Erholungsraum – Umsetzung vom Flussufergesetz – UEO mit Bauprojekt (inkl. Ersatzmassnahmen und Landerwerb) liegt vor
Bemerkungen / Hinweise: – Reifegrad 2 – Die UEO mit Bauprojekt wird voraussichtlich Ende 2012 vom Regierungsrat beschlossen

Einzelmassnahme Schliessen von Netzlücken:	Bern, LV-Führung Knoten Bolligenstrasse – Schermenweg	V – LV 1.3 Priorität A
---	--	---------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund: 351.025



Massnahmenbeschreibung	
Zielsetzung:	
<ul style="list-style-type: none"> – Sicherstellung eines durchgängigen, attraktiven, und hindernisfreien Langsamverkehrsnetzes im Bereich des hoch belastete neuen Grosskreisels am Knotens Bolligenstrasse / Schermenweg – Erstellen eines separat vom MIV geführten Langsamverkehrsnetzes welches die bestehenden regionalen und lokalen Beziehungen ermöglicht – die Potenziale des Fuss- und Veloverkehrs dank optimaler Einbindung der Verbindungen in das bestehende Wegenetz und die bestehende Quartierstruktur nutzen – Ausbildung der Verbindungen entsprechend ihrer Bedeutung als wichtiges Bindeglied einer Langsamverkehrsverbindung, die sich durch die Kernagglomeration von ESP Brünnen bis ESP Wankdorf und Ostermundigen zieht. 	
Massnahmen:	
Erstellen separat geführter und vernetzter Langsamverkehrsverbindungen, die mit Überführungen die Verkehrsanlage des motorisierten Verkehrs überspannen.	
Zuständigkeiten	
Federführung:	Beteiligte Stellen:
Tiefbauamt des Kanton Bern (TBA), OIK II	ASTRA, Stadt Bern, Ostermundigen, RK BM

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
Erarbeitung MIP	2012 / 2013
Eingabe Vorprojekt beim Bund	2013
Erarbeitung Auflageprojekt	2013 / 2014
Plangenehmigungsverfahren	2014 / 2015
Kreditbeschlüsse und Submission Bauarbeiten	2015 / 2016
Finanzierung gesichert; Baubeginn	2016 (frühestmöglicher Baubeginn)

Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: ca. 20 Mio. Fr. (+/-30%) Basis Oktober 2011 Enthält Massnahme 351.025 AP 1.G.: Fr. 3.0 Mio. Fr.
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026	Kostenteiler: Anteil Bund 35 % 7 Mio. Fr. Anteil Kanton 32.5 % 6.5 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 32.5 % 6.5 Mio. Fr.

Beurteilung
Wirkung: Die Massnahmen sichern die Durchgängigkeit des lokalen und regionalen Langsamverkehrsnetzes und ermöglichen eine tangentielle Verknüpfung der Agglomerationskorridore im Nordwesten und Nordosten der Stadt Bern.
<ul style="list-style-type: none"> – WK1: Die Brücke ist eine Teilmassnahme für die direkte Verbindung der drei ESP Brünen, Ausserholligen und Wankdorf. – WK2: Das Projekt leistet einen bedeutenden Beitrag für eine stärkere Siedlungsentwicklung in der Kernagglomeration. – WK3: Die Verbindung ermöglicht eine sichere und attraktive Umfahrung des neuen stark belasteten Verkehrsknotens Bolligenstrasse / Schermenweg. – WK4: Die Verbindung weist lokal und regional ein grosses Nachfragepotential auf und schafft Voraussetzungen für eine Veränderung bei der Verkehrsmittelwahl. Es resultiert eine leichte Verbesserung.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: – Abhängigkeit respektive Bestandteil der Massnahme V-MIV 4.1 Bern / Ostermundigen Korrektion Bolligenstrasse
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Regionale Langsamverkehrsplanung: Leitbild und Erläuterungsbericht, Regionalkonferenz Bern-Mittelland 2012
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis II, Bundesamt für Strassen ASTRA, Entwicklungsschwerpunkt Wankdorf - Gestaltung Verkehr und Stadträume, Testplanung Raum Wankdorf (Bolligenstrasse - Nationalstrasse A6), 14. Januar 2012

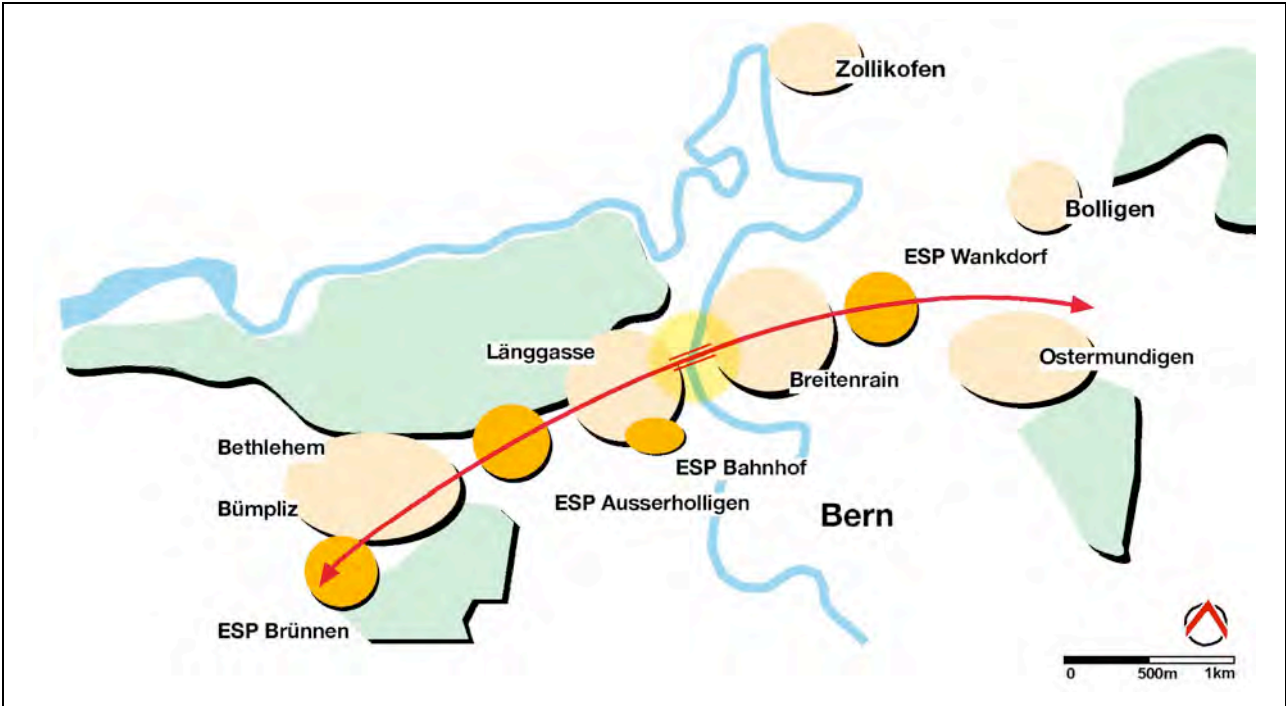
Teil des ersten Agglomerationsprogrammes ist das Massnahmenpaket 351.025 «Schliessen von Netzlücken». In diesem Massnahmenpaket ist die Verbindung Allmend- Schermen enthalten. Mit der Umsetzung der Langsamverkehrsführung am Knoten Schermenweg – Bolligenstrasse wird als Teilmassnahme auch die Verbindung Allmend – Schermen realisiert. Die in der geltenden Leistungsvereinbarung enthaltenen Kosten betragen 3.0 Mio. Fr.

Im Rahmen der laufenden regionalen LV-Veloverkehrsplanung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland soll das Veloverkehrsnetz von regionaler Bedeutung neu definiert werden. Das regionale Netz soll direkte, attraktive und durchgehende Verbindungen in der Agglomeration ermöglichen und besteht neben radialen Zufahrtsachsen aus den regionalen Korridoren in die Kernagglomeration auch aus durchgehenden tangentialen Verbindungen zwischen den Siedlungsschwerpunkten im inneren, mittleren und äusseren Agglomerationsgürtel. Die geplante Netzstruktur verstärkt die Bedeutung und den Nutzen der regionalen Achse Ostermundigen – ESP Wankdorf – Breitenrain – Länggasse – ESP Ausserholligen - ESP Brünnen.

Bemerkungen / Hinweise: Reifegrad 2

Einzelmassnahme Schliessen von Netzlücken:	Bern, LV-Brücke Breitenrain – Länggasse	V – LV 1.4 Priorität B
---	--	---------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund: 351.024



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Erstellen einer direkten Verbindung der Siedlungsräume westlich und östlich der Aare für den Fuss- und Veloverkehr. Die Verbindung soll:

- eine sichere und attraktive Umfahrungsmöglichkeit zu den hoch belasteten und unfallträchtigen Verkehrsknoten an der Lorrainebrücke und am Henkerbrännli bieten
- die Potenziale des Fuss- und Veloverkehrs dank optimaler Einbindung der Brücke in das bestehende Wegenetz und die bestehende Quartierstruktur nutzen
- einen Beitrag leisten für die Reduktion der Verkehrsbelastung im Zentrum und damit kostspielige Kapazitätserweiterungen für den Privatverkehr und den öffentlichen Verkehr reduzieren
- Spielraum für die Bewältigung künftiger Mobilitätsbedürfnisse aufweisen
- die Brücke ist ein wichtiges Bindeglied auf einer Velobahn, die sich durch die Kernagglomeration von ESP Brünnen bis ESP Wankdorf und Ostermundigen zieht

Massnahme:

- Erstellen einer Hochbrücke über die Aare zur Verbindung der Stadtquartiere Breitenrain und Länggasse für den Fuss- und Veloverkehr
- Erstellen der Anschlüsse an das lokale und regionale Fuss- und Veloroutennetz

Zuständigkeiten

Federführung:

Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II

Beteiligte Stellen:

Stadt Bern, AÖV, RBS, SBB, RK BM

Realisierung										
<p>Vorgehen/Meilensteine: → Die weitere Planung und Realisierung erfolgt durch die Stadt Bern im Auftrag des Kantons.</p> <p>Kosten-Nutzen Analyse</p> <p>Detaillierte Abklärung Rahmenbedingungen</p> <p>Klärung der Abhängigkeiten und Zielkonflikte</p> <p>Entscheid über Auslösung Planung</p> <p>Eingabe Vorprojekt beim Bund 2019</p> <p>geschätzter Baubeginn 2021</p>										
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 14.0 Mio. Fr. (± 25%)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>35 %</td> <td>4.9 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>32.5 %</td> <td>4.55 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>32.5 %</td> <td>4.55 Mio. Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35 %	4.9 Mio. Fr.	Anteil Kanton	32.5 %	4.55 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	32.5 %	4.55 Mio. Fr.
Anteil Bund	35 %	4.9 Mio. Fr.								
Anteil Kanton	32.5 %	4.55 Mio. Fr.								
Anteil Gemeinde	32.5 %	4.55 Mio. Fr.								
<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung</p> <p><input type="checkbox"/> 2015 – 2018</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p>										

Beurteilung
<p>Wirkung:</p> <p>Die neue Verbindung schliesst die Lücke im städtischen und regionalen Veloverkehrsnetz und ermöglicht eine tangentielle Verknüpfung der Agglomerationskorridore im Nordwesten und Nordosten der Stadt Bern. Die Brücke verbindet Agglomerationsgemeinden und zwei Stadtteile mit grossen Quell- und Zielpotenzialen, die bereits heute hohe Anteile an Fuss- und Veloverkehr aufweisen. Das Potenzial beträgt im Umkreis von zwei Kilometern:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 24'000 Einwohnerinnen und Einwohner und 30'000 Arbeitsplätze auf der Ostseite - 34'000 Einwohnerinnen und Einwohner und 33'000 Arbeitsplätze auf der Westseite - WK1: Durch die Verbindung der zwei Stadtteile Breitenrain und Länggasse - mit über 60'000 Einwohnerinnen und Einwohnern sowie über 60'000 Arbeitsplätze - wird eine bedeutende Netzlücke im regionalen LV-System geschlossen. Die Brücke ermöglicht des Weiteren die direkte Verbindung der drei ESP Brünnen, Ausserholligen und Wankdorf. - WK2: Das Projekt leistet einen bedeutenden Beitrag für eine stärkere Siedlungsentwicklung in der Kernagglomeration. - WK3: Die Verbindung ermöglicht eine sichere und attraktive Umfahrung der stark belasteten Verkehrsknoten am Beginn und Ende der Lorrainebrücke sowie am Henkerbrünli. - WK4: Die Verbindung weist lokal und regional ein grosses Nachfragepotential auf und schafft Voraussetzungen für eine Veränderung bei der Verkehrsmittelwahl. Es resultiert eine leichte Verbesserung.
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>Die Lage der Brücke ist mit den Ausbauten der Zufahrt Erschliessung zum Bahnhof Bern zu koordinieren. Siehe ÖV-Knotenpunkte: Zukunft Bahnhof Bern V – ÖV 1.1.</p> <p>Im Rahmen der laufenden regionalen LV-Veloverkehrsplanung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland soll das Veloverkehrsnetz von regionaler Bedeutung neu definiert werden. Das regionale Netz soll direkte, attraktive und durchgehende Verbindungen in der Agglomeration ermöglichen und besteht neben radialen Zufahrtsachsen aus den regionalen Korridoren in die Kernagglomeration auch aus durchgehenden tangentialen Verbindungen zwischen den Siedlungsschwerpunkten im inneren, mittleren und äusseren Agglomerationsgürtel. Die geplante Netzstruktur verstärkt den Einzugsperimeter und den Nutzen der Fuss- und Velobrücke Breitenrain – Länggasse bedeutend.</p>

Priorität:

A

B

C

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

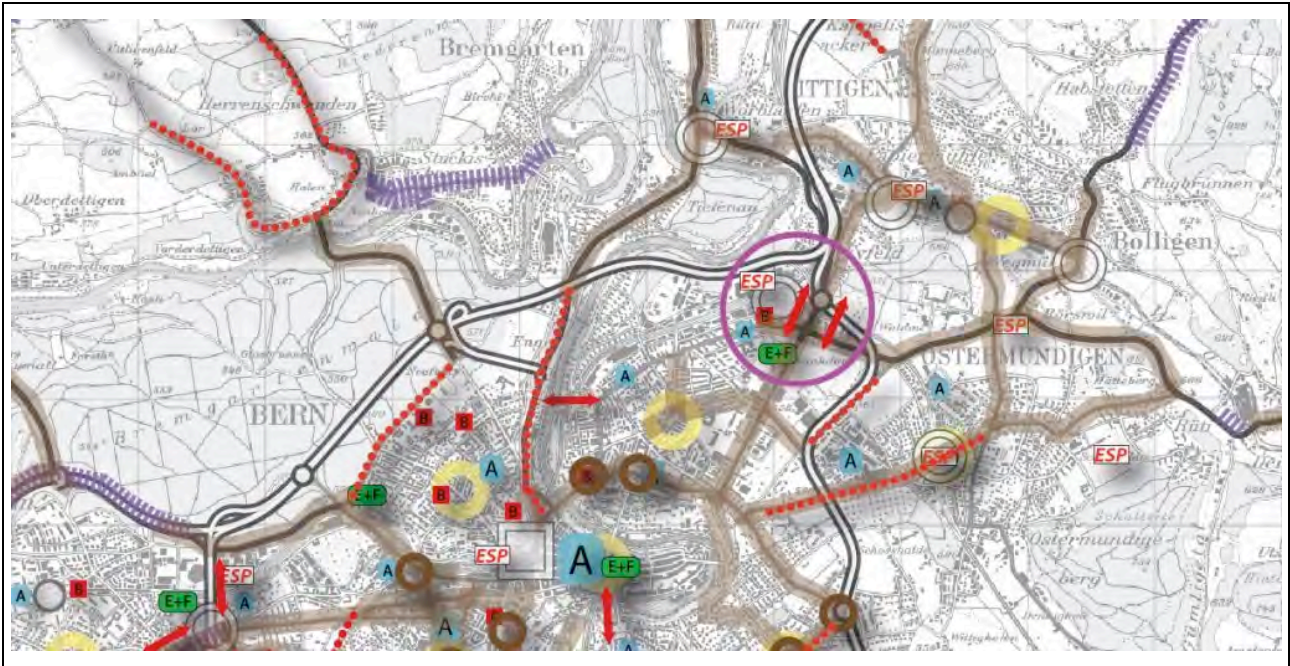
- Kantonaler Richtplan Veloverkehr (2004): www.bve.be.ch/site/geo/bve_geo_sta/bve_geo_karte_velo.htm
- AP V+S 2007, Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr, Nr. 11
- Evaluation Linienführung, November 2009 (BVE, Fachstelle LV, nicht veröffentlicht)
- Nachfragebeurteilung 2007
- Regionale Langsamverkehrsplanung: Leitbild und Erläuterungsbericht, Regionalkonferenz Bern-Mittelland 2012

Bemerkungen / Hinweise:

- Reifegrad 1-2

Einzelmassnahme Schliessen von Netzlücken:	Bern, LV-Brücke Bhf. Wankdorf – Papiermühle	V – LV 1.5 Priorität C
---	--	---------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund: 351.035



Massnahmenbeschreibung	
Zielsetzung: Bessere Anbindung für den Langsamverkehr von Ittigen, des Schermenareals an den Bahnhof Wankdorf und ans Nordquartier.	
Massnahme: Fuss- und Veloverkehrsverbindung Wankdorf – Ittigen, resp. Wankdorffeldstrasse – Anschluss Stauffacherstrasse/ Papiermühlestrasse mit neuer Bahnüberführung über den Ast Richtung Thun	

Zuständigkeiten	
Federführung: Stadt Bern, Verkehrsplanung (Gemeindestrasse)	Beteiligte Stellen: SBB

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
Planungsstand	Idee
Eingabe Vorprojekt beim Bund	ca. 2020
geschätzter Baubeginn	ca. 2023

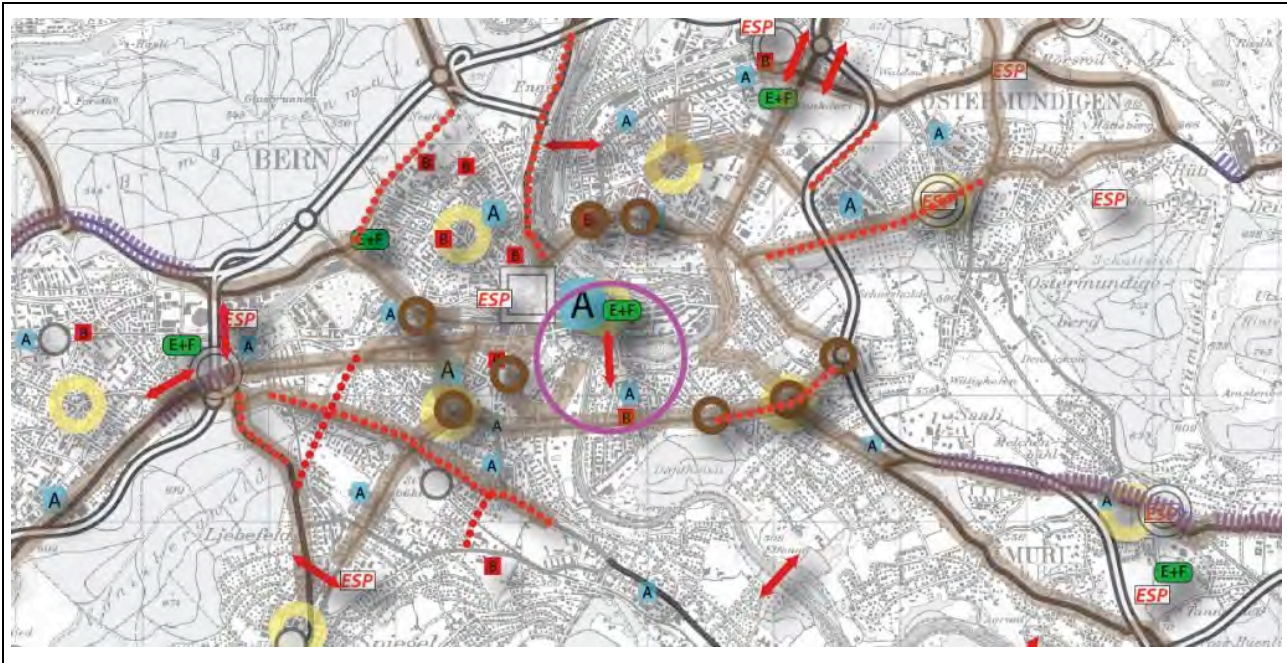
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 12.4 Mio. Fr. (+/-50%) Kostenteiler: Anteil Bund 35 % 4.4 Mio. Fr. Anteil Kanton 32.5 % 4 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 32.5 % 4 Mio. Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung	

Beurteilung
Wirkung: <ul style="list-style-type: none"> – WK1: Die Massnahme bewirkt durch die Schaffung einer neuen direkteren Fuss- und Veloverbindung zwischen Wankdorffeldstrasse und Stauffacherstrasse / Papiermühlestrasse (bzw. Wankdorffeld und Ittigen) eine sehr starke Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr. Die Verbindung ergänzt das bestehende Netz in einem für den LV wichtigen Gebiet und dient als alternative Achse für den Stadtteil Bern-Nord zur Umfahrung des Verkehrsknotens Wankdorfplatz. – WK2: Die Massnahme unterstützt die Siedlungsentwicklung im ESP Wankdorf und in der Kernagglomeration, wodurch eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden kann. – WK3: Durch die neue Fuss- und Veloroute abseits des übrigen Verkehrs bewirkt die Massnahme eine bedeutende Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr. – WK4: Diese Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung dank einer Modal Split-Veränderung zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> – Wirkung Wankdorfplatz
Priorität: <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none"> – AP V+S 2007, Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr, Nr. 12a, B-Projekt (351.035) – Regionale Langsamverkehrsplanung: Leitbild und Erläuterungsbericht, Regionalkonferenz Bern-Mittelland 2012
Bemerkungen / Hinweise: <ul style="list-style-type: none"> – Reifegrad 1 – nach Auswertung Wankdorfplatz Planung fortsetzen

Einzelmassnahme Schliessen von Netzlücken:	Bern, LV-Brücke Matte – Kirchenfeld	V – LV 1.6 Priorität C
---	--	----------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund: 351.035



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Mit dem Schliessen bestehender Netzlücken im regionalen Fuss- und Veloverkehrsnetz entstehen kurze und attraktive Wege für den Alltags- und den Freizeitverkehr. Die neuen Verbindungen tragen zu einer Umlagerung des motorisierten Verkehrs bei und führen zu einem höheren Anteil des LV am Modal-Split.

Massnahme:

Neue Fussgänger- und Velobrücke über die Aare im Bereich Schwellenmätteli

Zuständigkeiten

Federführung:
 Stadt Bern, Verkehrsplanung

Beteiligte Stellen:
 Stadtplanungsamt, Tiefbauamt

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

Planungsstand:	Projektwettbewerb 1990
Eingabe Vorprojekt beim Bund	ca. 2020
geschätzter Baubeginn	ca. 2023

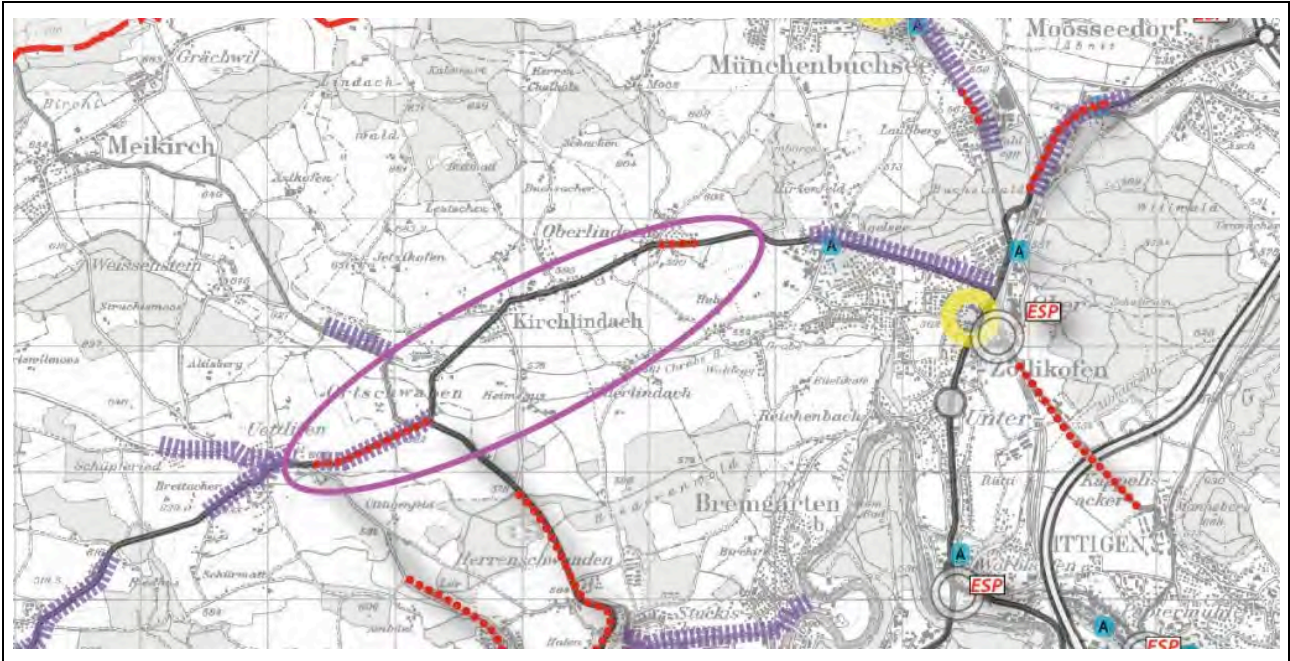
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 2.4 Mio. Fr. (+/-50%)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">35 %</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">840'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">32.5 %</td> <td style="text-align: right;">780'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">32.5 %</td> <td style="text-align: right;">780'000 Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35 %	840'000 Fr.	Anteil Kanton	32.5 %	780'000 Fr.	Anteil Gemeinde	32.5 %	780'000 Fr.
Anteil Bund	35 %	840'000 Fr.								
Anteil Kanton	32.5 %	780'000 Fr.								
Anteil Gemeinde	32.5 %	780'000 Fr.								
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2014</p> <p><input type="checkbox"/> 2015 – 2018</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung</p>										

Beurteilung
<p>Wirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – WK1: Durch die neue Verbindung zwischen Matte und Schwellenmätteli bewirkt die Massnahme lokal eine bedeutende Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr. Sie dient als Ergänzung für den LV im Erholungsgebiet. – WK2: Durch die Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. – WK3: Die neue Fuss- und Veloroute abseits des übrigen Verkehrs bewirkt eine leichte Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr. – WK4: Die Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung dank einer Modal Split-Veränderung zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs.
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p>
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C</p>

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> – AP V+S 2007, Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr, Nr. 51d (351.035) – Regionale Langsamverkehrsplanung: Leitbild und Erläuterungsbericht, Regionalkonferenz Bern-Mittelland 2012
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Reifegrad 1

Einzelmassnahme Erhöhung Verkehrssicherheit:	Uettligen – Zollikofen, Velo- und Fussgängersicherheit	V – LV 2.1 Priorität A
---	--	----------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <p>Auf der Kantonsstrasse zwischen Wohlen und Zollikofen bestehen an mehreren Stellen Defizite für den Langsamverkehr. Um die Verkehrssicherheit im Allgemeinen, insbesondere aber die Schulwegsicherheit zu verbessern, wurden auf verschiedenen Abschnitten Projekte definiert. Verschiedene Defizite sind bereits behoben, die noch bestehenden sind unter diesem Projekt zusammengefasst.</p> <p>Der Abschnitt zwischen Uettligen und Ortschaften ausserorts weist für Velofahrende und Zufussgehende aufgrund des schmalen Querschnitts und fehlendem Trottoir/Weg Defizite auf. Mit Umsetzung der Massnahme werden diese Defizite behoben und so die Schulwegsicherheit erhöht.</p> <p>Durch die Verdeutlichung der Ortseinfahrten Ortschaften und Oberlindach und der Verschiebung der Bushaltestelle und Umgestaltung der Fussgängerquerung in Oberlindach soll zudem die gefahrene Geschwindigkeit innerorts reduziert und die Sicherheit für Zufussgehende erhöht werden.</p> <p>Mit der Massnahme werden insgesamt</p> <ul style="list-style-type: none"> – die Verkehrssicherheit erhöht – Lücken für Zufussgehende geschlossen – die Attraktivität für den Langsamverkehr erhöht – eine Verbesserung im Modal-Split und der Multimodalität ermöglicht
<p>Massnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Abschnitt Uettligen Ortschaften ausserorts: Ausbau des Strassenquerschnitts auf 7.80 m, Einrichtung Kernfahrbahn mit einem einseitigen Radstreifen, Erstellung eines einseitigen Gehwegs. – Ortseinfahrt Ortschaften: Pförtner durch Markierung (optische Fahrbahnverengung) – Oberlindach: Pförtner bei Ortseinfahrt, Verschiebung der Bushaltestelle und Umgestaltung der Fussgängerquerung

Zuständigkeiten	
Federführung: Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II	Beteiligte Stellen: Gemeinden Kirchlindach, Meikirch, Wohlen, Zollikofen

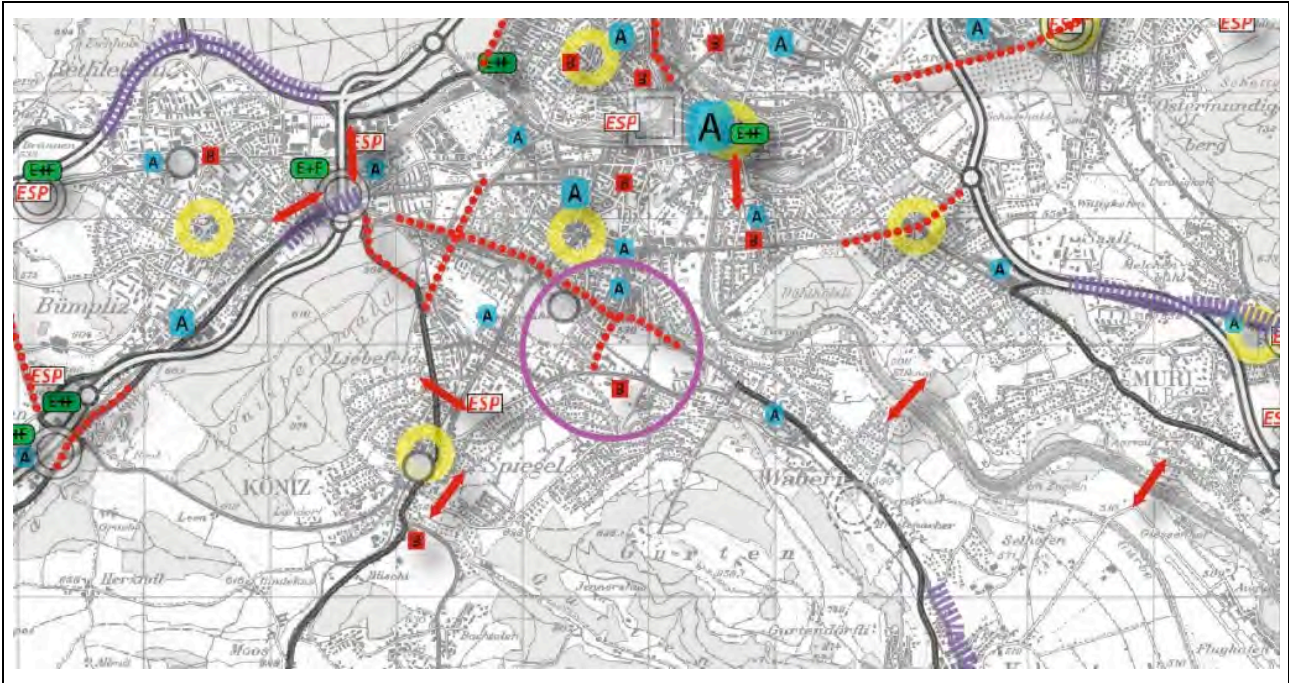
Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Das Vorprojekt besteht; Eingabe Vorprojekt beim Bund 2013 Öffentliche Auflage des Strassenplans und Mitwirkung gemäss Standardprozess. geschätzter Baubeginn 2015	
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: ca. 800'000 Fr. (+/-50%) Kostenteiler: Anteil Bund 35 % 280'000 Fr. Anteil Kanton 65 % 520'000 Fr. Anteil Gemeinde 0 % 0 Fr.
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026	

Beurteilung	
Wirkung: – WK1: Die Massnahme bewirkt eine deutliche Verbesserung des regionalen Veloverkehrssystems. – WK2: Durch die Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. – WK3: Der Ausbau der Strasse zugunsten des Veloverkehrs erhöht die Verkehrssicherheit generell, insbesondere die mit dem Velo zurückgelegten Schulwege. – WK4: Keine Wirkung	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:	
Belastung bestehendes Strassennetz: GVM Ist 2007: Ortschaftswabenstrasse: 3'600 DWV Lindachstrasse: 4'550 DWV GVM Prognose Zielszenario 2030: Ortschaftswabenstrasse: 5'950 DWV Lindachstrasse: 6'350 DWV	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	

Sonstiges	
Literatur / Grundlagendokumente: – Schulwegsicherung Wohlen-Uettligen / Uettligen-Kirchlindach, metron / rothpletz+Lienhard, 20.01.2010; Projektunterlagen OIK II – Regionale Langsamverkehrsplanung: Leitbild und Erläuterungsbericht, Regionalkonferenz Bern-Mittelland 2012	
Bemerkungen / Hinweise: – Reifegrad 2	

Einzelmassnahme Erhöhung Verkehrssicherheit:	Bern – Köniz, Morillonstrasse und Bahnübergang BLS	V – LV 2.2 Priorität B
---	--	----------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund: 351.025



Massnahmenbeschreibung	
Zielsetzung: Mit der Verbesserung kritischer Abschnitte im Fuss- und Veloverkehrsnetz wird die Attraktivität und Sicherheit für den Alltags- und den Freizeitverkehr erhöht. Die verbesserten Verbindungen tragen zu einer Umlagerung des motorisierten Verkehrs bei und führen zu einem höheren Anteil des LV am Modal-Split.	
Massnahme: Morillonstrasse (von Monbijoustrasse bis Kirchstrasse) – Bahnübergang BLS: Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr; gestalterische und bauliche Verbesserungen in einem Gesamtkonzept zur Verminderung der Trennwirkung und Dominanz MIV. Evtl. Ersatz Bahnübergang mit Unterführung.	

Zuständigkeiten	
Federführung: Stadt Bern, Verkehrsplanung	Beteiligte Stellen: Gemeinde Köniz, BLS

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
Planungsstand	Idee
Eingabe Vorprojekt beim Bund	ca. 2019
geschätzter Baubeginn	ca. 2022

<p>Koordinationsstand:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 12.5 Mio. Fr. (+/-50%)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">35 %</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">4.3 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">32.5 %</td> <td style="text-align: right;">4.1 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">32.5 %</td> <td style="text-align: right;">4.1 Mio. Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35 %	4.3 Mio. Fr.	Anteil Kanton	32.5 %	4.1 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	32.5 %	4.1 Mio. Fr.
Anteil Bund	35 %	4.3 Mio. Fr.								
Anteil Kanton	32.5 %	4.1 Mio. Fr.								
Anteil Gemeinde	32.5 %	4.1 Mio. Fr.								
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2014</p> <p><input type="checkbox"/> 2015 – 2018</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p>										

Beurteilung				
<p>Wirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – WK1: Die Massnahme bewirkt eine starke Verbesserung für den Veloverkehr und öffentlichen Verkehr. Dank Radstreifen wird die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr erhöht, Behinderungen der Buslinie 19 wegen langsamen Velos oder Barrierenschliessungen können eliminiert und die Erreichbarkeit von Bern und Köniz verbessert werden. – WK2: Durch die Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen in der Kernagglomeration erreicht werden. – WK3: Die objektive Verkehrssicherheit kann erhöht werden, subjektiv nimmt das Sicherheitsempfinden unter Umständen leicht ab. – WK4: Die Massnahme bewirkt eine leichte Reduktion der Emission, lokal aber einen negativen Eingriff ins Ortsbild 				
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Köniz, Wabern, Kirchstrasse (V-MIV 5.2b) 				
<p>Belastung bestehendes Strassennetz:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">GVM Ist 2007:</td> <td style="text-align: right;">6'000 DWV</td> </tr> <tr> <td>GVM Prognose Zielszenario 2030:</td> <td style="text-align: right;">7'300 DWV</td> </tr> </table>	GVM Ist 2007:	6'000 DWV	GVM Prognose Zielszenario 2030:	7'300 DWV
GVM Ist 2007:	6'000 DWV			
GVM Prognose Zielszenario 2030:	7'300 DWV			
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>				

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> – AP V+S 2007, Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr, Nr. 21f und 62e – Regionale Langsamverkehrsplanung: Leitbild und Erläuterungsbericht, Regionalkonferenz Bern-Mittelland 2012
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Reifegrad 1-2

Einzelmassnahme Erhöhung Verkehrssicherheit:	Bern – Köniz, Könizstrasse, Loryplatz- Turnierstrasse-Neuhausplatz	V – LV 2.3 Priorität B
---	---	---------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund: 351.025



Massnahmenbeschreibung	
Zielsetzung: Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr, Beschleunigung des ÖV	
Massnahme: – durchgehende Radstreifen, Reduktion der Behinderungen für die Buslinie 17 – Reduktion der Trennwirkung durch zusätzliche Fussgängerübergänge	

Zuständigkeiten	
Federführung: Stadt Bern	Beteiligte Stellen: Gemeinde Köniz, Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Planungsstand: Loryplatz – Turnierstrasse: Idee / Turnierstrasse – Neuhausplatz: Planungsstudie (Richtplanentwurf)	
Eingabe Vorprojekt beim Bund	ca. 2019
geschätzter Baubeginn	ca. 2022

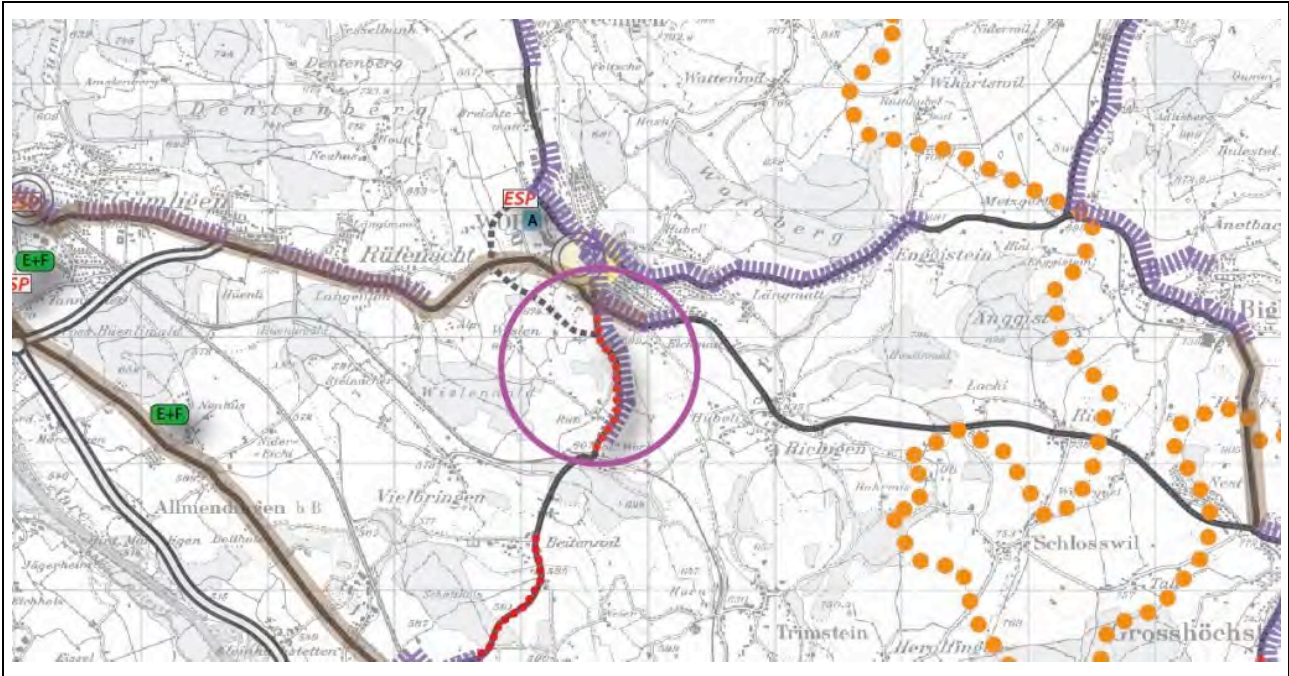
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: ca. 10 Mio. Fr. (+/- 50%)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 30%; text-align: center;">35 %</td> <td style="width: 40%; text-align: right;">3.5 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">32.5 %</td> <td style="text-align: right;">3.25 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">32.5 %</td> <td style="text-align: right;">3.25 Mio. Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35 %	3.5 Mio. Fr.	Anteil Kanton	32.5 %	3.25 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	32.5 %	3.25 Mio. Fr.
Anteil Bund	35 %	3.5 Mio. Fr.								
Anteil Kanton	32.5 %	3.25 Mio. Fr.								
Anteil Gemeinde	32.5 %	3.25 Mio. Fr.								
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2014</p> <p><input type="checkbox"/> 2015 – 2018</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p>										

Beurteilung
<p>Wirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – WK1: Die Massnahme bewirkt eine starke Verbesserung des Verkehrssystems. Durch Radstreifen wird die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr erhöht und Behinderungen der Buslinie 17 durch Velos entfallen. Behindertengerechte Haltestellen steigern die Attraktivität dieser LV-Achse. – WK2: Dank dieser Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. – WK3: Diese Massnahme bewirkt durch zusätzlich gesicherte Querungsmöglichkeiten für Fussgänger und zusätzliche Radstreifen eine bedeutende Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr. – WK4: Die Umweltbelastung wird lokal leicht reduziert durch eine Verstetigung des Verkehrsflusses.
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Koordination mit Richtplan Raumentwicklung Gesamtgemeinde, Teilgebiet Köniz/Liebefeld (in Erarbeitung)
<p>Belastung bestehendes Strassennetz:</p> <p>GVM Ist 2007: 5'900 - 7'900 DWV</p> <p>GVM Prognose Zielszenario 2030: 6'750 - 8'500 DWV</p>
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlegendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> – AP V+S 2007, Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr, Nr. 62f – Regionale Langsamverkehrsplanung: Leitbild und Erläuterungsbericht, Regionalkonferenz Bern-Mittelland 2012
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> – grafische Übersicht (Eigentum, Ausdehnung siehe oben), Handlungsspielraum besteht mehrheitlich im Abschnitt Loryplatz - Fischermätteli (450m) - Kreisel Turnierstrasse (610m). – Die Massnahme bezieht sich nur auf den Abschnitt Loryplatz bis Waldegg; auf dem Kantonsstrassenabschnitt bis Brühlplatz sind keine Massnahmen möglich. – Im Richtplan der Gemeinde Köniz 2011 ist - neben der Ergänzung des Velostreifens auf der Köniz- und Turnierstrasse - eine Attraktivierung der Verbindung Thomas- und Sportweg festgehalten, damit eine alternative Veloroute parallel zur Könizstrasse möglich wird. – Reifegrad 1-2

Einzelmassnahme Erhöhung Verkehrssicherheit:	Worb, Velosicherheit Rubigenstrasse	V – LV 2.4 Priorität B
---	--	----------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung	
Zielsetzung: Die Rubigenstrasse in Worb ist die Verbindungsstrasse zwischen Worb Dorf und Worb SBB. Als Folge der Verkehrs-sanierung Worb nimmt die Verkehrsbelastung auf der Rubigenstrasse zu. Dies verschärft die Defizite für den Langsamverkehr, insbesondere für den Veloverkehr in Längsrichtung. Mit dem Ausbau des Strassenquerschnitts auf durchgehend 8 m entsteht Raum für einen einseitigen Radstreifen bergwärts. Zusätzlich werden an entsprechenden Stellen Abbiegehilfen für Velofahrende erstellt. Insgesamt wird durch diese Massnahme:	
<ul style="list-style-type: none"> – die Verkehrssicherheit für Velofahrende erhöht – die Attraktivität für den Langsamverkehr gestärkt – eine Verbesserung im Modal-Split und der Multimodalität ermöglicht 	
Massnahme:	
<ul style="list-style-type: none"> – Ausbau des Strassenquerschnitts auf durchgehend 8 m für Radstreifen ein- / beidseitig – Umgestaltung Kreuzung Rütieweg – Abbiegehilfe Einmündung Stationsstrasse. 	
Zuständigkeiten	
Federführung: Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II	Beteiligte Stellen: Gemeinde Worb

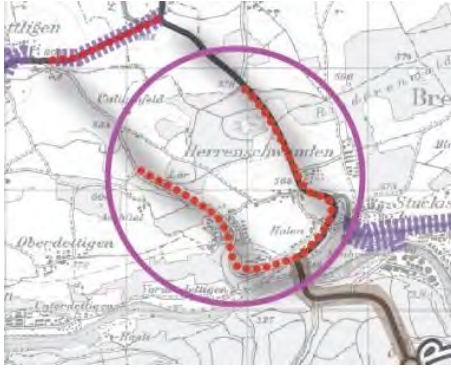
Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Das Konzept besteht. Erarbeitung des Vorprojekts in Zusammenarbeit mit der Gemeinde gemäss Standardprozess. Eingabe Vorprojekt beim Bund 2017 geschätzter Baubeginn 2019	
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 1.5 Mio. Fr. (+/-50%) Kostenteiler: Anteil Bund 35 % 525'000 Fr. Anteil Kanton 65 % 975'000 Fr. Anteil Gemeinde 0 % 0 Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung <input type="checkbox"/> 2023 – 2026	

Beurteilung
Wirkung: – WK1: Die Massnahme bewirkt eine starke Verbesserung des regionalen Veloverkehrsystems und erhöht die Erreichbarkeit des Bahnhofsbord SBB. – WK2: Keine Wirkung – WK3: Der Ausbau der Strasse zugunsten des Veloverkehrs erhöht die Verkehrssicherheit generell. – WK4: Insgesamt resultiert durch den Ressourcenverbrauch eine leichte Verschlechterung der Umweltbelastung, welche nur bedingt durch eine Verkehrsumlagerung aufgefangen werden kann.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: – Ausführung nach Abschluss Verkehrssanierung Worb
Belastung bestehendes Strassennetz: GVM Ist 2007: 5'600 DWV GVM Prognose Zielszenario 2030: 6'050 DWV
Priorität: <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

Sonstiges
Literatur / Grundlegendokumente: – Untersuchung Referenzstandards Rubigenstrasse Worb, metron, 04.05.2011; Projektunterlagen OIK II – Regionale Langsamverkehrsplanung: Leitbild und Erläuterungsbericht, Regionalkonferenz Bern-Mittelland 2012
Bemerkungen / Hinweise: – Reifegrad 1-2

Einzelmassnahmen:	Erhöhung Verkehrssicherheit	V – LV 2.5 - 2.13 Priorität C
-------------------	-----------------------------	----------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund: 351.041 siehe Massnahmenblätter

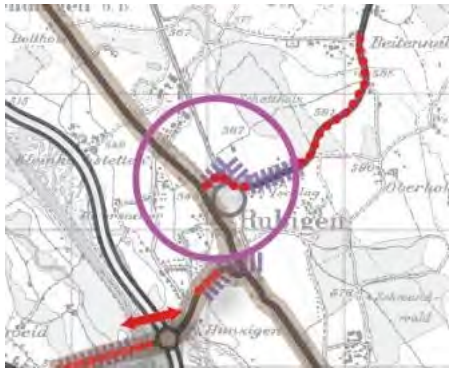
V-LV 2.5 (Einzelmassnahme, Priorität C)											
Kirchlindach – Wohlen, Velosicherheit											
Zielsetzung	<p>Auf dem zusammenhängenden Abschnitt auf Uettligenfeldstrasse in Wohlen und Bernstrasse Kirchlindach bestehen grösstenteils Defizite für Velofahrende längs und auf der Bernstrasse innerorts Defizite für Zufussgehende und Velofahrende quer. Mit Umsetzung des Projektes werden abschnittsweise die Defizite behoben. Dadurch werden die Sicherheit für Velofahrende und Zufussgehende verbessert (Schulwegsicherung), die Trennwirkung der Strasse verringert und eine Verbesserung im Modal-Split und der Multimodalität ermöglicht.</p>										
Massnahme	<p>Schwerpunkt der Massnahme ist die Schulwegsicherung.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Uettligenfeldstrasse oberer Abschnitt : Fahrbahnverbreiterung auf 7.50 m für einen einseitigen Radstreifen bergwärts und eine bauliche Schutzinsel als Querungshilfe. - Uettligenfeldstrasse unterer Abschnitt : Fahrbahnverbreiterung auf 7.50 m für einen einseitigen Radstreifen bergwärts und die dafür benötigte Stützmauer. - Bernstrasse unterer Abschnitt: Fahrbahnhaltestellen für den Bus inkl. Stützkonstruktion, bauliche Schutzinseln als Querungshilfen, Mittelzone im Kreuzungsbereich als Abbiegehilfe, Fahrbahnverbreiterung für einseitiger Radstreifen bergwärts. - Bernstrasse oberer Abschnitt (ausserorts): Fahrbahnverbreiterung für einseitiger Radstreifen bergwärts. 										
Federführung	Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II										
Beteiligte Stellen	Gemeinden Wohlen und Kirchlindach, Postauto										
Bruttokosten	11.6 Mio. Fr. (+/- 50%)										
Planungsstand	Idee										
Vorgehen	<p>Erarbeitung einer Planungsstudie in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und dem Postauto gemäss Standardprozess. Eingabe Vorprojekt beim Bund 2023 geschätzter Baubeginn 2025</p>										
Abhängigkeit	-										
Realisierung	2023 - 2026 (etappenweise)										
Grundlagen	<p>Projektunterlagen Schwachstellenanalyse; Regionale Langsamverkehrsplanung: Leitbild und Erläuterungsbericht, Regionalkonferenz Bern-Mittelland 2012; AP V+S 2007, Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr AP V+S 2007, 351.041, Nr. 65, B-Projekt</p>										
Koordinationsstand	Vororientierung										
Priorisierung	C										
Verkehrsbelastung	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">Uettligenstrasse</td> <td style="text-align: center;">Bernstrasse</td> </tr> <tr> <td>GVM Ist 2007:</td> <td style="text-align: center;">2'800 DWV</td> <td style="text-align: center;">9'650 DWV</td> </tr> <tr> <td>GVM Prognose Zielszenario 2030:</td> <td style="text-align: center;">2'900 DWV</td> <td style="text-align: center;">9'450 DWV</td> </tr> </table>			Uettligenstrasse	Bernstrasse	GVM Ist 2007:	2'800 DWV	9'650 DWV	GVM Prognose Zielszenario 2030:	2'900 DWV	9'450 DWV
	Uettligenstrasse	Bernstrasse									
GVM Ist 2007:	2'800 DWV	9'650 DWV									
GVM Prognose Zielszenario 2030:	2'900 DWV	9'450 DWV									


Bemerkungen Reifegrad 1

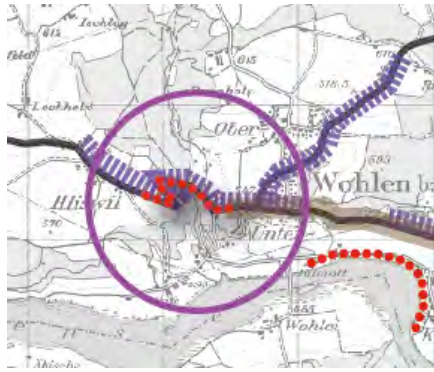
Wirkung:


- WK1: Die Massnahme bewirkt eine deutliche Verbesserung des regionalen Veloverkehrssystems.
- WK2: Durch die Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden.
- WK3: Der Ausbau der Strasse zugunsten des Veloverkehrs erhöht die Verkehrssicherheit generell, insbesondere die mit dem Velo zurückgelegten Schulwege.
- WK4: Insgesamt resultiert durch den Ressourcenverbrauch eine leichte Verschlechterung der Umweltbelastung, welche nur bedingt durch eine Verkehrsumlagerung aufgefangen werden kann.

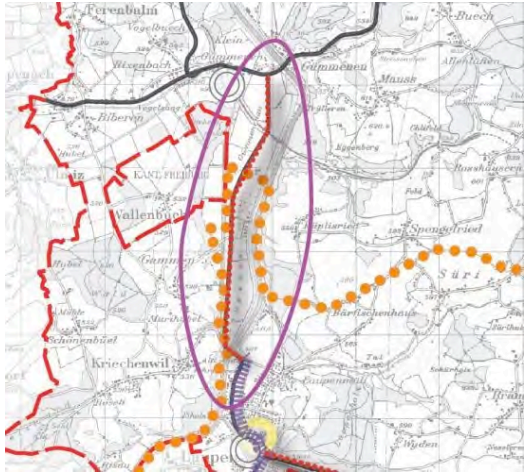
<p>V-LV 2.6 (Einzelmassnahme, Priorität C)</p>	
<p>Ittigen – Zollikofen, Länggasse</p>	
<p>Zielsetzung</p>	<p>Mit der Verbesserung kritischer Abschnitte im Fuss- und Veloverkehrsnetz wird die Attraktivität und Sicherheit für den Alltags- und den Freizeitverkehr erhöht. Die verbesserten Verbindungen tragen zu einer Umlagerung des motorisierten Verkehrs bei und führen zu einem höheren Anteil des LV am Modal-Split.</p>
<p>Massnahme</p>	<p>Qualitative Aufwertung des bestehenden Radwegs sowie Schaffung Radstreifen durch Unterführung. Tangentiale Verbindung mit zunehmender Bedeutung und Verkehrsbelastung. Verbindung von zwei ESP.</p>
<p>Federführung</p>	<p>Gemeinden Ittigen und Zollikofen</p>
<p>Beteiligte Stellen</p>	<p>Unterstützung durch RK BM, Fachbereich Verkehr</p>
<p>Bruttokosten</p>	<p>2 Mio. Fr. (+/- 50%)</p>
<p>Planungsstand</p>	<p>Idee</p>
<p>Vorgehen</p>	<p>Eingabe Vorprojekt beim Bund: offen geschätzter Baubeginn ab 2023</p>
<p>Abhängigkeit</p>	<p>Koordination mit V – MIV 3.5 Autobahnzubringer Zollikofen</p>
<p>Realisierung</p>	<p>2023 - 2026</p>
<p>Grundlagen</p>	<p>AP V+S 2007, Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr, Nr. 62c; Regionale Langsamverkehrsplanung: Leitbild und Erläuterungsbericht, Regionalkonferenz Bern-Mittelland 2012</p>
<p>Koordinationsstand</p>	<p>Vororientierung</p>
<p>Priorisierung</p>	<p>C</p>
<p>Verkehrsbelastung</p>	<p>GVM Ist 2007: 5'900 DWV GVM Prognose Zielszenario 2030: 7'500 DWV</p>
<p>Bemerkungen</p>	<p>Reifegrad 1</p>
<p>Wirkung:</p>	<ul style="list-style-type: none"> – WK1: Die Massnahme bewirkt eine bedeutende Verbesserung für die Velofahrenden, insbesondere im Bereich der Verkehrssicherheit und der Erreichbarkeit. Zusätzlich erfolgt eine Aufwertung der Verbindung von zwei ESP. – WK2: Die Massnahme ist für die Siedlungsentwicklung nicht bedeutsam. – WK3: Durch die Massnahme wird die Sicherheit der Velofahrenden wesentlich erhöht. – WK4: Die Massnahme bewirkt eine bedeutende Verbesserung zugunsten des Langsamverkehrs und der Umweltbelastung.

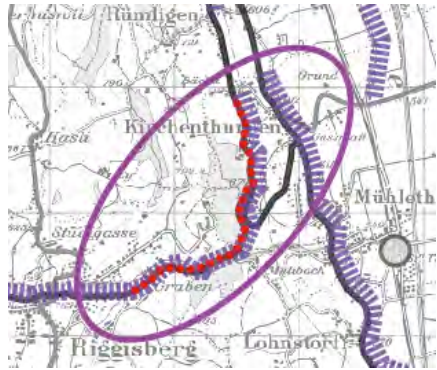
<p>V-LV 2.7 (Einzelmassnahme, Priorität C)</p>	
<p>Rubigen, Radstreifen Kreisel – Unterführung SBB</p>	
<p>Zielsetzung</p>	<p>Die Worbstrasse in Rubigen weist auf dem Abschnitt Unterführung SBB und Kreisel Thunstrasse gemäss Standards Kantonsstrassen Defizite für Velofahrende längs und für Zufussgehende quer auf. Mit Umsetzung der Massnahme werden diese Defizite behoben und die Sicherheit auf dieser stark frequentierten Schulroute verbessert.</p> <p>Insgesamt wird durch die Massnahme die Verkehrssicherheit für Velofahrende erhöht, die Attraktivität für den Langsamverkehr gestärkt und eine Verbesserung im Modal-Split und der Multimodalität ermöglicht.</p>
<p>Massnahme</p>	<p>Ausbau des Strassenquerschnitts auf 9 m für beidseitige Radstreifen, Verbreiterung der Unterführung und eine bauliche Schutzinsel als Querungshilfe.</p>
<p>Federführung</p>	<p>Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II</p>
<p>Beteiligte Stellen</p>	<p>Gemeinde Rubigen, SBB</p>
<p>Bruttokosten</p>	<p>2.2 Mio. Fr. (+/-50%)</p>
<p>Vorgehen</p>	<p>Erarbeitung einer Planungsstudie in Zusammenarbeit mit der Gemeinde und der SBB gemäss Standardprozess. Eingabe Vorprojekt beim Bund 2021 geschätzter Baubeginn 2023</p>
<p>Planungsstand</p>	<p>Idee</p>
<p>Abhängigkeit</p>	<p>3. Gleis Gümligen - Münsingen (V-ÖV 1.3)</p>
<p>Realisierung</p>	<p>2023 - 2026</p>
<p>Grundlagen</p>	<p>Projektunterlagen Schwachstellenanalyse; Regionale Langsamverkehrsplanung: Leitbild und Erläuterungsbericht, Regionalkonferenz Bern-Mittelland 2012</p>
<p>Koordinationsstand</p>	<p>Vororientierung</p>
<p>Priorisierung</p>	<p>C</p>
<p>Verkehrsbelastung</p>	<p>GVM Ist 2007: 8'100 DWV GVM Prognose Zielszenario 2030: 9'100 DWV</p>
<p>Bemerkungen</p>	<p>Reifegrad 1</p>
<p>Wirkung:</p>	<ul style="list-style-type: none"> – WK1: Die Massnahme bewirkt eine deutliche Verbesserung des regionalen Veloverkehrssystems. – WK2: Durch die Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. – WK3: Der Ausbau der Strasse zugunsten des Veloverkehrs erhöht die Verkehrssicherheit generell, insbesondere die mit dem Velo zurückgelegten Schulwege. – WK4: Keine Wirkung

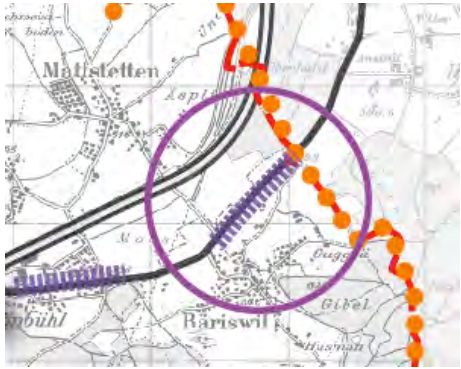
<p>V-LV 2.8 (Einzelmassnahme, Priorität C)</p>	
<p>Rubigen – Beitenwil, Radstreifen</p>	
<p>Zielsetzung</p> <p>Massnahme</p> <p>Federführung</p> <p>Beteiligte Stellen</p> <p>Bruttokosten</p> <p>Planungsstand</p> <p>Vorgehen</p> <p>Abhängigkeit</p> <p>Realisierung</p> <p>Grundlagen</p> <p>Koordinationsstand</p> <p>Priorisierung</p> <p>Verkehrsbelastung</p> <p>Bemerkungen</p> <p>Wirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – WK1: Die Massnahme bewirkt eine deutliche Verbesserung des regionalen Veloverkehrssystems. – WK2: Durch die Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. – WK3: Der Ausbau der Strasse zugunsten des Veloverkehrs erhöht die Verkehrssicherheit generell, insbesondere die mit dem Velo zurückgelegten Schulwege. – WK4: Keine Wirkung 	<p>Auf der Kantonsstrasse zwischen Rubigen und Beitenwil sind die Standards für Velofahrende längs nicht erfüllt. Mit Umsetzung der Massnahme werden die Standards erfüllt und dadurch die Verkehrssicherheit für Velofahrende erhöht (Schulwegsicherung), die Attraktivität für den Langsamverkehr gestärkt und eine Verbesserung im Modal-Split und der Multimodalität ermöglicht.</p> <p>Ausbau des Strassenquerschnitts für beidseitige Radstreifen im Ausserortsbereich und einen einseitigen Radstreifen bergwärts im Innerortsbereich.</p> <p>Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II</p> <p>Gemeinde Rubigen</p> <p>2.0 Mio. Fr. (+/-50%)</p> <p>Idee</p> <p>Erarbeitung einer Planungsstudie in Zusammenarbeit mit der Gemeinde gemäss Standardprozess. Eingabe Vorprojekt beim Bund 2021 geschätzter Baubeginn 2023</p> <p>-</p> <p>2023 - 2026</p> <p>Projektunterlagen Schwachstellenanalyse; Regionale Langsamverkehrsplanung: Leitbild und Erläuterungsbericht, Regionalkonferenz Bern-Mittelland 2012</p> <p>Vororientierung</p> <p>C</p> <p>GVM Ist 2007: 7'600 DWV GVM Prognose Zielszenario 2030: 8'500 DWV</p> <p>Reifegrad 1</p>

<p>V-LV 2.9 (Einzelmassnahme, Priorität C)</p>	
<p>Wohlen – Illiswil, Velomassnahmen</p>	
<p>Zielsetzung</p>	<p>Auf der Kantonsstrasse zwischen Illiswil und Unterwohlen bestehen gemäss Standards Defizite für Velofahrende längs. Mit der Umsetzung der Massnahme werden die Defizite behoben und die Verkehrssicherheit verbessert. Ausserdem werden die Verkehrssicherheit für Velofahrende erhöht (Schulwegsicherung), die Attraktivität für den Langsamverkehr gestärkt und eine Verbesserung im Modal-Split und der Multimodalität ermöglicht.</p>
<p>Massnahme</p>	<p>Ausbau des Strassenquerschnitts auf 7.50 m für einen einseitigen Radstreifen bergwärts.</p>
<p>Federführung</p>	<p>Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II</p>
<p>Beteiligte Stellen</p>	<p>Gemeinde Wohlen</p>
<p>Bruttokosten</p>	<p>1.5 Mio. Fr. (+/-50%)</p>
<p>Planungsstand</p>	<p>Idee</p>
<p>Vorgehen</p>	<p>Erarbeitung einer Planungsstudie in Zusammenarbeit mit der Gemeinde gemäss Standardprozess. Eingabe Vorprojekt beim Bund 2021 geschätzter Baubeginn 2023</p>
<p>Abhängigkeit</p>	<p>-</p>
<p>Realisierung</p>	<p>2023 - 2026</p>
<p>Grundlagen</p>	<p>Projektunterlagen Schwachstellenanalyse; Regionale Langsamverkehrsplanung; Leitbild und Erläuterungsbericht, Regionalkonferenz Bern-Mittelland 2012</p>
<p>Koordinationsstand</p>	<p>Vororientierung</p>
<p>Priorisierung</p>	<p>C</p>
<p>Verkehrsbelastung</p>	<p>GVM Ist 2007: 2'700 DWV GVM Prognose Zielszenario 2030: 3'500 DWV</p>
<p>Bemerkungen</p>	<p>Reifegrad 1</p>
<p>Wirkung:</p>	<ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bewirkt eine deutliche Verbesserung des regionalen Veloverkehrssystems. - WK2: Keine Wirkung - WK3: Der Ausbau der Strasse zugunsten des Veloverkehrs erhöht die Verkehrssicherheit generell. - WK4: Keine Wirkung

<p>V-LV 2.10 (Einzelmassnahme, Priorität C)</p>	
<p>Münsingen – Tägertschi, Velo- und Fussgänger-sicherheit (teilweise ausserhalb Agglomeration)</p>	
<p>Zielsetzung</p>	<p>Auf der Kantonsstrasse zwischen Münsingen und Tägertschi sind die Standards für Velofahrende längs nicht erfüllt. Mit Umsetzung der Massnahme werden die Standards erfüllt und die Sicherheit für Velofahrende stark erhöht. Dies führt zu einer Attraktivitätssteigerung für den Langsamverkehr und ermöglicht eine Verbesserung im Modal-Split</p>
<p>Massnahme</p>	<p>Ausbau des Strassenquerschnitts auf 9m für durchgehend beidseitige Radstreifen im Ausser-ortsbereich.</p>
<p>Federführung</p>	<p>Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II</p>
<p>Beteiligte Stellen</p>	<p>Gemeinde Münsingen, Gemeinde Tägertschi</p>
<p>Bruttokosten</p>	<p>700'000 Fr. (+/-50%)</p>
<p>Planungsstand</p>	<p>Idee</p>
<p>Vorgehen</p>	<p>Erarbeitung einer Planungsstudie in Zusammenarbeit mit der Gemeinde gemäss Standardprozess. Eingabe Vorprojekt beim Bund 2022 geschätzter Baubeginn 2024</p>
<p>Abhängigkeit</p>	<p>-</p>
<p>Realisierung</p>	<p>2023 - 2026</p>
<p>Grundlagen</p>	<p>Regionale Langsamverkehrsplanung: Leitbild und Erläuterungsbericht, Regionalkonferenz Bern-Mittelland 2012</p>
<p>Koordinationsstand</p>	<p>Vororientierung</p>
<p>Priorisierung</p>	<p>C</p>
<p>Verkehrsbelastung</p>	<p>GVM Ist 2007: 6'600 DWV GVM Prognose Zielszenario 2030: 7'550 DWV</p>
<p>Bemerkungen</p>	<p>Reifegrad 1; teilweise ausserhalb Agglomeration Bern</p>
<p>Wirkung:</p>	<ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bewirkt eine deutliche Verbesserung des regionalen Veloverkehrssystems. - WK2: Keine Wirkung - WK3: Der Ausbau der Strasse zugunsten des Veloverkehrs erhöht die Verkehrssicherheit generell. - WK4: Keine Wirkung

<p>V-LV 2.11 (Einzelmassnahme, Priorität C)</p>	
<p>Gümmenen – Laupen, Velo- und Fussgänger-sicherheit (teilweise ausserhalb Agglomeration)</p>	
<p>Zielsetzung</p>	<p>Die Kantonsstrasse zwischen Gümmenen und Laupen weist gemäss Standards Defizite für Velofahrende und Zufussgehende auf. Mit Umsetzung der Massnahme werden die Defizite behoben und dadurch die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr verbessert, die Attraktivität für den Langsamverkehr erhöht, eine Verbesserung des Modal-Splits und der Multimodalität ermöglicht.</p>
<p>Massnahme</p>	<p>Kombinierter Rad- und Fussweg entlang der Kantonsstrasse im Ausserortsbereich zwischen Gümmenen und Laupen. Schwerpunkt der Massnahme ist die Schulwegsicherung.</p>
<p>Federführung</p>	<p>Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II</p>
<p>Beteiligte Stellen</p>	<p>Gemeinden Ferenbalm und Laupen</p>
<p>Bruttokosten</p>	<p>3.5 Mio. Fr. (+/-50%)</p>
<p>Vorgehen</p>	<p>Erarbeitung einer Planungsstudie in Zusammenarbeit mit der Gemeinde und der SBB gemäss Standardprozess. Eingabe Vorprojekt beim Bund 2021 geschätzter Baubeginn 2023</p>
<p>Planungsstand</p>	<p>Idee</p>
<p>Abhängigkeit</p>	<p>-</p>
<p>Realisierung</p>	<p>2023 - 2026</p>
<p>Grundlagen</p>	<p>Projektunterlagen Schwachstellenanalyse; Regionale Langsamverkehrsplanung: Leitbild und Erläuterungsbericht, Regionalkonferenz Bern-Mittelland 2012</p>
<p>Koordinationsstand</p>	<p>Vororientierung</p>
<p>Priorisierung</p>	<p>C</p>
<p>Verkehrsbelastung</p>	<p>GVM Ist 2007: 6'000 DWV GVM Prognose Zielszenario 2030: 8'200 DWV</p>
<p>Bemerkungen</p>	<p>Reifegrad 1</p>
<p>Wirkung:</p>	<ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bewirkt eine deutliche Verbesserung des regionalen Veloverkehrssystems. - WK2: Keine Wirkung - WK3: Der Ausbau der Strasse zugunsten des Veloverkehrs erhöht die Verkehrssicherheit generell, insbesondere die mit dem Velo zurückgelegten Schulwege. - WK4: Insgesamt resultiert durch den Ressourcenverbrauch eine leichte Verschlechterung der Umweltbelastung, welche nur bedingt durch eine Verkehrsumlagerung aufgefangen werden kann.

<p>V-LV 2.12 (Einzelmassnahme, Priorität C)</p>	
<p>Rümligen – Riggisberg, Verbesserung Velosicherheit (ausserhalb Agglomeration)</p>	
<p>Zielsetzung</p> <p>Massnahme</p> <p>Federführung</p> <p>Beteiligte Stellen</p> <p>Bruttokosten</p> <p>Planungsstand</p> <p>Vorgehen</p> <p>Abhängigkeit</p> <p>Realisierung</p> <p>Grundlagen</p> <p>Koordinationsstand</p> <p>Priorisierung</p> <p>Verkehrsbelastung</p> <p>Bemerkungen</p> <p>Wirkung:</p>	<p>Die Kantonsstrasse zwischen Rümligen und Riggisberg dient als Schulwegverbindung, weist aber gemäss Standards Sicherheitsdefizite für Velofahrende auf. Ein Ausbau des Strassenquerschnitts auf der gesamten Länge ist aufgrund der Topologie nicht verhältnismässig. Mit dem abschnittweisen Ausbau des Strassenquerschnitts entstehen Bereiche, die es Autofahrenden ermöglichen, Velofahrende in sicheren Abständen zu überholen. Dadurch nimmt die Verkehrssicherheit zu und es werden die Voraussetzungen geschaffen, damit sich der Modal-Split zugunsten des Langsamverkehrs verschieben kann.</p> <p>Abschnittsweise Fahrbahnverbreiterung des Strassenquerschnitts auf 7 bis 8 m auf einer Strecke von 1200 bis 1800 m. Schwerpunkt der Massnahme ist die Schulwegsicherung.</p> <p>Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II</p> <p>Gemeinden Riggisberg, Mühlethurnen, Kirchenthurnen, Rümligen</p> <p>5 Mio. Fr. (+/-50%)</p> <p>Idee</p> <p>Erarbeitung einer Planungsstudie in Zusammenarbeit mit den Gemeinden gemäss Standardprozess. Eingabe Vorprojekt beim Bund 2021 geschätzter Baubeginn 2023</p> <p>-</p> <p>2023 - 2026</p> <p>Projektunterlagen Schwachstellenanalyse; Regionale Langsamverkehrsplanung: Leitbild und Erläuterungsbericht, Regionalkonferenz Bern-Mittelland 2012</p> <p>Vororientierung</p> <p>C</p> <p>GVM Ist 2007: 4'700 DWV GVM Prognose Zielszenario 2030: 6'200 DWV</p> <p>Reifegrad 1</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bewirkt eine deutliche Verbesserung des regionalen Veloverkehrssystems. - WK2: Keine Wirkung - WK3: Der Ausbau der Strasse zugunsten des Veloverkehrs erhöht die Verkehrssicherheit generell, insbesondere die mit dem Velo zurückgelegten Schulwege. - WK4: Insgesamt resultiert durch den Ressourcenverbrauch eine leichte Verschlechterung der Umweltbelastung, welche nur bedingt durch eine Verkehrsumlagerung aufgefangen werden kann.

V-LV 2.13 (Einzelmassnahme, Priorität C)	
Bäriswil, Umfahrung (ausserhalb Agglomeration)	
	
Zielsetzung	Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr
Massnahme	Verbreiterung und Radstreifen oder Verlängerung des Radweges
Federführung	Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), OIK II
Beteiligte Stellen	Gemeinde Bäriswil
Bruttokosten	1 Mio. Fr.
Planungsstand	Idee
Vorgehen	Eingabe Vorprojekt beim Bund: offen geschätzter Baubeginn ab 2023
Abhängigkeit	-
Realisierung	2023 - 2026
Grundlagen	AP V+S 2007, Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr, Nr. 62 g; Regionale Langsamverkehrsplanung: Leitbild und Erläuterungsbericht, Regionalkonferenz Bern-Mittelland 2012
Koordinationsstand	Vororientierung
Priorisierung	C
Verkehrsbelastung	GVM Ist 2007: 10'700 DWV GVM Prognose Zielszenario 2030: 13'500 DWV
Bemerkungen	Die Massnahme wird im Rahmen der LV-Planung 2011/12 neu beurteilt. Bei ausgewiesenem Handlungsbedarf erfolgt eine Weiterbearbeitung im Rahmen des 2. RGSK bzw. späteren Agglomerationsprogramm -> es erfolgt keine Wirkungsbeurteilung. Reifegrad 1

Massnahme Studie:	Reduktion Widerstände	V – LV 4 Priorität A
-------------------	------------------------------	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund: - (s. Bemerkungen)

Massnahmenbeschreibung
Zielsetzung: Mit der Reduktion von Widerständen in den regionalen Fuss- und Veloverkehrsnetzen wird die Attraktivität des LV erhöht.
Massnahme: Mit Anlagenerneuerungen oder -ergänzungen werden bestehende Lichtsignalanlagen betrieblich für den Fuss- und Veloverkehr optimiert. Durch betriebliche oder bauliche Massnahmen werden bestehende Hindernisse (z.B. Fahrverbote, Einbahnstrassen) abgebaut. Z.B. Wartezeiten und Warteräume für den Fuss- und Veloverkehr; Wartezeiten, funktionierende Anmeldung, vorgezogene Haltestreifen, Vorgrün, Trixi-Spiegel für den Veloverkehr. Eine Priorisierung des Veloverkehrs vor dem MIV kann erster Linie auf innerstädtischen wichtigen Velo-Achsen geprüft werden, auf denen es durch Velopriorisierung nicht zu Leistungseinbussen des strassengebundenen ÖV führt und den MIV nicht zu stark einschränkt.

Zuständigkeiten	
Federführung: Regionalkonferenz Bern – Mittelland (RK BM) Fachbereich Verkehr	Beteiligte Stellen: Betroffene Gemeinden, AÖV, Bernmobil, RBS, Postauto, OIK II, TBA-Fachstelle Verkehrsmanagement

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: <ul style="list-style-type: none"> - Systematische Überprüfung der bestehenden Lichtsignalanlagen auf vermeidbare Behinderung des Fussgänger- und Veloverkehrs. - Erarbeitung der Massnahmen zur Verbesserungen sowie einer möglichen Bevorzugung des Fuss- und Veloverkehrs. - Umsetzung der Massnahmen 	
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: ca. 50'000 Fr. Kostenteiler: Anteil Bund 0 % 0 Fr. Anteil Kanton 75 % 37'500 Fr. Anteil Region/Gemeinden 25 % 12'500 Fr.
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026	

Beurteilung

Wirkung:

Reduzierte Widerstände und erhöhte Sicherheit erhöhen die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs. Durch eine Umlagerung des motorisierten Verkehrs kann die Verkehrsbelastung und damit die Lärm- und Luftbelastung gesenkt werden.

Eine systematische Analyse soll im Umfeld der S-Bahnhöfe starten. Mit der Entschärfung der Widerstände im Umfeld der S-Bahnen kann das Umsteigen auf ÖV und LV auch für PendlerInnen aus der Region attraktiver werden. Die systematische Behebung der Widerstände führt zu einer Steigerung der Attraktivität der Gesamtregion.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- Verbesserungen Tram- und Busangebot, Kernagglomeration (V – ÖV 5.2a)
- Verkehrsmanagement (V – NM 1)

Priorität:

A Erhebung B C

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Kantonaler Richtplan Veloverkehr (2004): www.bve.be.ch/site/geo/bve_geo_sta/bve_geo_karte_velo.htm
- AP V+S 2007, Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr
- Regionale Langsamverkehrsplanung: Leitbild und Erläuterungsbericht, Regionalkonferenz Bern-Mittelland 2012

Bemerkungen / Hinweise:

- B-Projekte im AP V+S 2007: Die neue systematische Erhebung zeigt auch den betrieblichen Handlungsbedarf auf.
- Anhand der Ergebnisse der Studie werden Massnahmen formuliert.

Massnahme Studie: **LV - Planung** **V – LV 5**

- im Agglomerationsperimeter im ländlichen Raum
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:
 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 zu den Kerngemeinden wie auch tangentielle Verbindungen innerhalb der Kernagglomeration.
 Es sollen damit Grundlagen geschaffen werden, um die Langsamverkehrsförderung konsequenter voranzutreiben und den Modal Split in Richtung Langsamverkehr zu verschieben.

Massnahme:
 LV-Planung 2011/2012: Systematische Analyse eines durchgängigen, überörtlichen Velowegnetzes, Netzbildung, Handlungsbedarf, Definition von Massnahmen, Priorisierung
 Abstimmung und Überprüfung der kantonalen und regionalen Netzpläne. Differenzierung nach Bedeutung aufgrund der zu erwartenden Frequenz (Kernagglomeration, äussere Agglomeration), ländlicher Raum
 Abstimmung mit Schwachstellenerhebung 2011 des Kantons, ergänzende Umfrage bei Gemeindebehörden
 Einbezug der Unfallstatistik des Kantons; Rückfragen an Gemeindevertreter für die Beurteilung von Strassenstücken mit einer Unfallhäufigkeit
 Erarbeitung Vorgehen für Anregungen/Inputs aus den Gemeinden (Anlaufstelle), Kriterienkatalog erstellen

Zuständigkeiten

Federführung: Regionalkonferenz Bern – Mittelland (RK BM) Fachbereich Verkehr	Beteiligte Stellen: Betroffene Gemeinden, AGR, AÖV, TBA, OIK II
---	--

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:
 Erarbeitung einer Velonetzstudie in enger Zusammenarbeit mit den beteiligten Stellen und den betroffenen Gemeinden.

Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: Velonetzstudie: 100'000 Fr. Kostenteiler: Anteil Bund 0 % 0 Fr. Anteil Kanton 75 % 750'000 Fr. Anteil Gemeinde 25 % 250'000 Fr.
---	--

Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026	
--	--

Beurteilung
<p>Wirkung:</p> <p>Ein Basisnetz schneller, direkter und effizienter Veloverbindungen kann einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, das Velo auch auf längeren Pendlerdistanzen bis 10 oder 15 km attraktiv zu machen.</p> <p>Durchgängige Velonetze erhöhen die Attraktivität des Veloverkehrs. Durch eine Umlagerung des motorisierten Verkehrs kann die Verkehrsbelastung und damit die Lärm- und Luftbelastung gesenkt werden.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schwachstellenuntersuchung OIK II miteinbeziehen (2011) - Anregungen aus Mitwirkung in Analyse berücksichtigen, Mitwirkungsbericht RGSK BM, Februar 2011 - Koordination mit Massnahmen Schulwegsicherung in V - LV 2 Erhöhung Verkehrssicherheit - Weitere Schwachstellen des KRP Velo, welche im Rahmen des RGSK 1. Generation nicht behandelt werden und welche nicht im Rahmen von Unterhaltsarbeiten des Strassennetzes berücksichtigt werden können, sind im Hinblick auf das 2. RGSK einer Prioritätensetzung zu unterziehen.
<p>Priorität</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A (Planung) <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kantonaler Richtplan Veloverkehr (2004): www.bve.be.ch/site/geo/bve_geo_sta/bve_geo_karte_velo.htm - AP V+S 2007, Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr - Korridorstudien - Mitwirkungsbericht RGSK BM, Februar 2011, Auswertung Mitwirkung auf Plan Handlungsbedarf Velo (Scan 23.03.2011), Eingaben Pro Velo zu Netzplan Velobahnen Bern und Umgebung - Regionale Langsamverkehrsplanung: Leitbild und Erläuterungsbericht, Regionalkonferenz Bern-Mittelland 2012
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>Die Unterlagen von Pro Velo Bern zum Thema Velobahnen bilden eine interessante Grundlage. Der Verband soll im Rahmen der Konzepterarbeitung frühzeitig zu einer Mitarbeit (Möglichkeit zu Rückmeldung, Stellungnahme, o.a.) eingeladen werden.</p> <p>2011 wurden die Kantonsstrassen im Hinblick auf umgesetzte Massnahmen untersucht. 2012 wird ein aktueller Ist-Zustand des Kantonsstrassennetzes bezüglich der umgesetzten Velomassnahmen des KRP in einer Datenbank vorliegen.</p> <p>Pendente Strecken aus dem Agglomerationsprogramm der ersten Generation:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Folgende Strecken werden im Rahmen von Netzverbesserungen (erneut) analysiert und der Handlungsbedarf geklärt: <ul style="list-style-type: none"> - Worb – Trimstein (Eingabe Region) - Trimstein – Münsingen (Eingabe Region, Schulwegproblematik) - Diemerswil – Münchenbuchsee (Eingabe Region, Schulwegproblematik) - Schwarzwasserbrücke – Schwarzenburg (AP V+S, Nr. 11, Velo) - Kiesen – Oberdiessbach (AP V+S, Nr. 15, Velo) - Rümligen – Riggisberg (AP V+S, Nr. 16, Velo) - Bei folgenden Strecken (AP V+S) wird der Handlungsbedarf in Bezug auf Netzausbau detaillierter untersucht: <ul style="list-style-type: none"> - Bundikofen – Suberg (AP V+S, Nr. 28, Velo) - AKW Mühleberg (AP V+S, Nr. 32, Velo) - Mühlethurnen – Station Burgistein / Wattenwil (AP V+S, Nr. 33, Velo) - Kiesen – Uttigen (AP V+S, Nr. 34, Velo, Nr. 10, Fussverkehr) <p>Die Massnahmen sollen zu einem späteren Zeitpunkt nach Agglomeration und ländlicher Raum gegliedert werden.</p>

Massnahmen kombinierte Mobilität (KM)

Übersicht Etappierung Massnahmen KM	261
P+R (V – KM 1)	262
P+R-Anlagen (V – KM 1.1)	
B+R (V – KM 2)	265
B+R-Anlagen, Velostationen (V – KM 2)	
Velostation S-Bahnhaltestelle Wankdorf (V – KM 2.1a)	
Velostation Bahnhof Ostermundigen (V – KM 2.1b)	
Carterminal (V – KM 3)	272
Carterminal Neufeld (V – KM 3)	

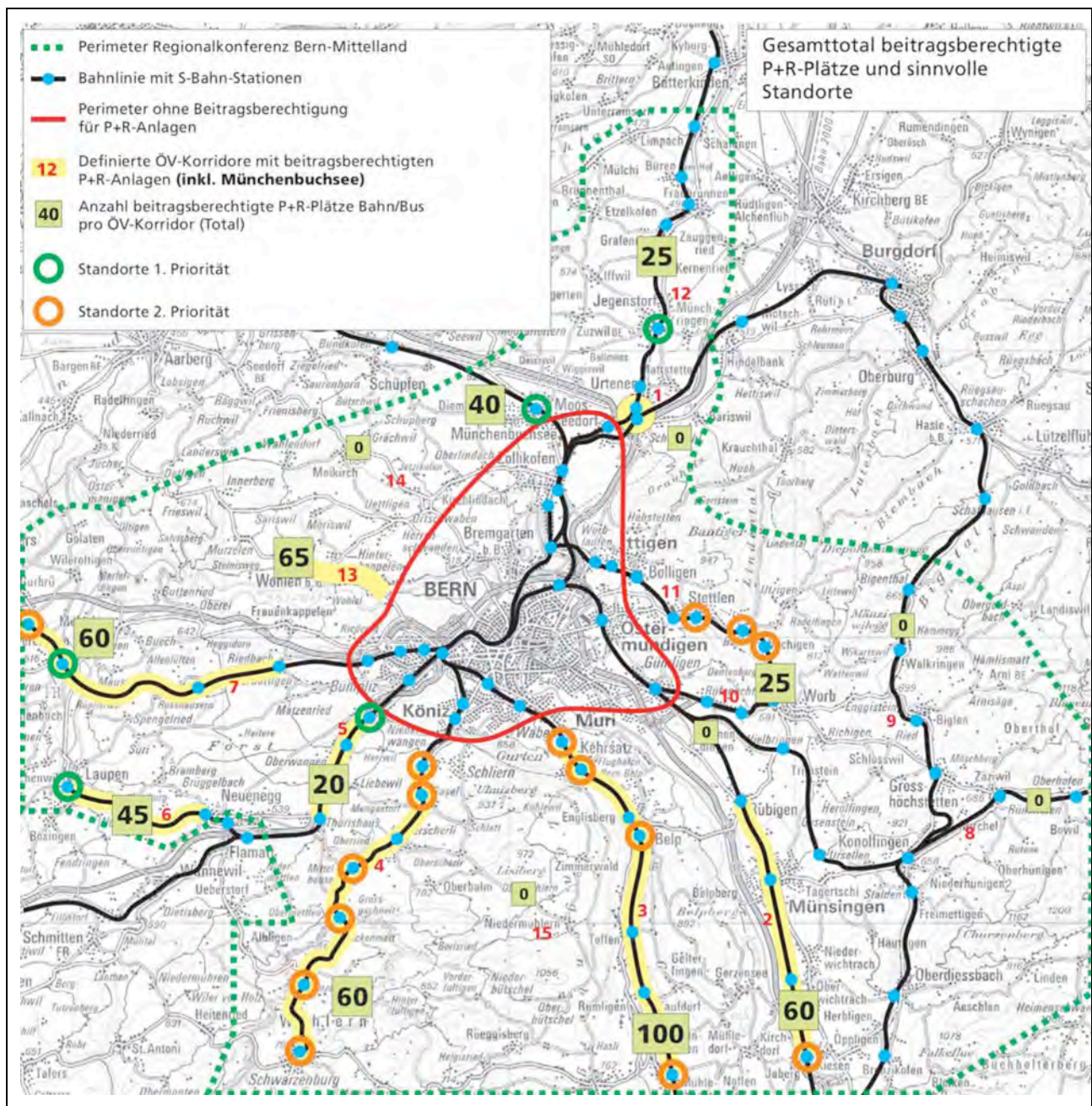
Übersicht Etappierung Massnahmen KM

<table border="1"><tr><td>P</td></tr><tr><td>R</td></tr></table> = Planung	P	R	<table border="1"><tr><td>P</td></tr><tr><td>R</td></tr></table> = Schwerpunkt Massnahme bei Planung	P	R
P					
R					
P					
R					
<table border="1"><tr><td>R</td></tr></table> = Realisierung	R	<table border="1"><tr><td>R</td></tr></table> = Schwerpunkt Massnahme auf Realisierung	R		
R					
R					
<table border="1"><tr><td></td></tr></table> = Massnahme (teilweise) ausserhalb Agglomerationsperimeter					

Nr.	Massnahmen	Vorleistung	bis 2014	2015 - 2018	2019 - 2022	ab 2023
1	P+R					
1	P+R-Anlagen		P	R	R	R
2	B+R					
2.1	B+R, Velostationen		P	R	R	R
2.1a	Velostation S-Bahnhaltestelle Wankdorf		P	R		
2.1b	Velostation Bahnhof Ostermundigen		P	R		
3	Carterminal					
3	Carterminal Neufeld		P	R		

Massnahmenpaket: P+R-Anlagen V – KM 1
Priorität A–C

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund: 351.044



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:
 Die Benutzung der kombinierten Mobilität soll mit der Verbesserung der Haltestellen und Umsteigeorte, der Erleichterung des Informationszugangs und dem Angebot neuer Dienstleistungen gefördert werden. Mit der Substitution von Autofahrten kann die Belastung in der Spitzenstunde gesenkt und kurzfristig eine Kapazitätsverbesserung für alle Verkehrsarten erreicht werden.

<p>Massnahmen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Massnahmen Umsteigeorte: <ul style="list-style-type: none"> - 500 Park+Ride-PP (Perimeter RKBM) 2. Massnahmen Information: <ul style="list-style-type: none"> - Aufbau und Betrieb von Mobilitätszentralen / Informationsmodulen - Einrichten einer Internetplattform mit den Netzen und Daten für ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr, Car-Sharing 3. Massnahmen Angebot neuer Dienstleistungen: <ul style="list-style-type: none"> - Güterverkehrslogistik: Dazu gehören Massnahmen in den Bereichen Parkierung im Güterverkehr (Innenstadt), Hauslieferdienste oder der Aufbau einer City-Logistik (Lastwagen, die Ware in die Innenstadt liefern, können ihre Fracht am Stadtrand abgeben und gebündelt weiterführen lassen. Damit können Fahrten mit grossen Fahrzeugen in der Innenstadt reduziert werden und die Spediteure gewinnen Zeit auf ihrem Weg zu weiteren Kunden).
--

Zuständigkeiten	
<p>Federführung: Regionalkonferenz Bern-Mittelland</p> <ul style="list-style-type: none"> - Festlegung beitragsberechtigter Korridore: Kanton Bern (TBA) - Festlegung Anzahl beitragsberechtigter P+R-Plätze: Kanton Bern (TBA) und RKBM - Strassennetzplan: Kanton Bern (TBA) und RKBM - Finanzierung: Kanton Bern (TBA) und Betreiber - Tarife, Bau, Betrieb/Unterhalt, Marketing: Betreiber 	<p>Beteiligte Stellen: AGR, TBA, AöV, BECO, Gemeinden, Transportunternehmungen (SBB, BLS, RBS, Postauto, Bernmobil), Park+Ride Region Bern AG</p>

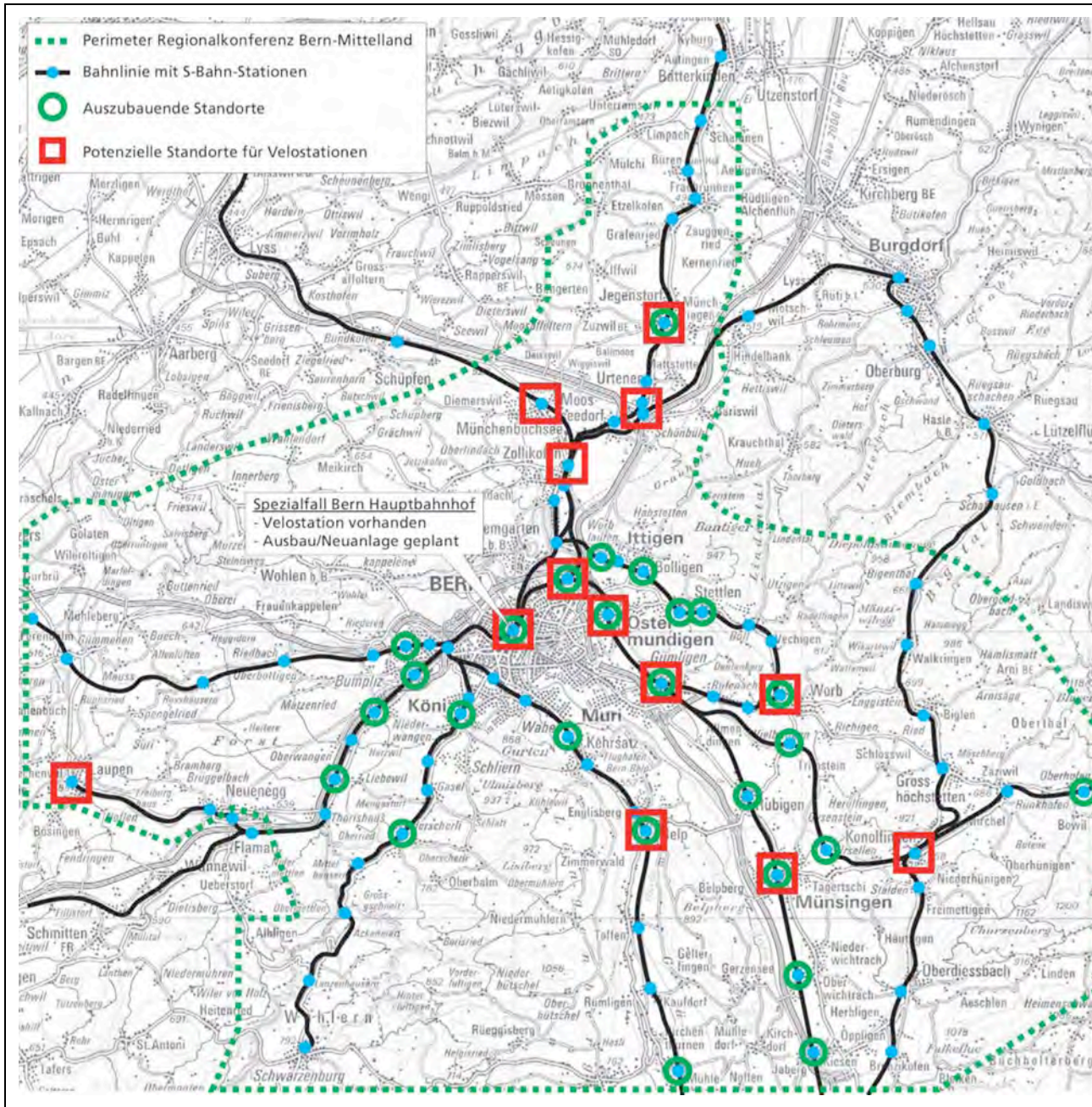
Realisierung										
<p>Vorgehen / Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Festlegung beitragsberechtigter Korridore - Festlegung Anzahl beitragsberechtigter P+R-Plätze - Strassennetzplan - Finanzierung - Bau, Betrieb/Unterhalt, Marketing 										
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (Punkt 1)</p> <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 6 Mio. CHF (+/- 30%)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">0%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">40%</td> <td style="text-align: right;">2.4 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">60%</td> <td style="text-align: right;">3.6 Mio. Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	0%	0 Fr.	Anteil Kanton	40%	2.4 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	60%	3.6 Mio. Fr.
Anteil Bund	0%	0 Fr.								
Anteil Kanton	40%	2.4 Mio. Fr.								
Anteil Gemeinde	60%	3.6 Mio. Fr.								
<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung</p>										

Beurteilung
<p>Wirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Das Massnahmenpaket bringt eine leichte bis bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems mit sich. Das Massnahmenpaket bewirkt eine Verbesserung der Parkierungsmöglichkeiten für Autos an den ÖV-Haltestellen / Bahnhöfen, eine bessere Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten dank einer sinnvollen Verkettung der kombinierten Mobilität, eine Verbesserung des Informationsangebotes sowie eine Verringerung von Stausituationen dank Verlagerung MIV – ÖV. - WK2: Das Massnahmenpaket bringt eine leichte Verschlechterung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen mit sich, da es das Wohnen an Orten, welche nicht gut mit dem ÖV erschlossen sind, ermöglicht. - WK3: Das Massnahmenpaket bringt keine Wirkung in Bezug auf die Verkehrssicherheit mit sich. - WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine ganz leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch, durch eine leichte Verringerung des MIV-Anteils, mit sich.
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Kombinierte Mobilität wird stark von nachfrageorientierten Massnahmen und von Massnahmen im Bereich der anderen Verkehrsarten beeinflusst. - Koordination mit der Massnahme «Veloparkplätze in Parkhäusern der Stadt Bern» (Massnahmenpaket V – KM 2)
<p>Priorität:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - RK Bern-Mittelland. Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Region Bern, Umsetzung RGSK, Teilaspekt : Kombinierte Mobilität. April 2011 - RVK 4. Kombinierte Mobilität. 4. August 2008. (Bericht) - RGSK-Grundlagen Teilraum Gantrisch - Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Region Bern, Hauptbericht, 15. Juli 2005 - Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Region Bern, Zusatzbericht 2007, 30. November 2007 - BLS, Park+Ride und Bike+Ride an den Haltepunkten der S-Bahn Bern. Konzept vom Dezember 2003 - SVI 2001/525 Standards für intermodale Schnittstellen im Verkehr - SVI 2004/096 Ausgestaltung von multimodalen Umsteigepunkten - Haltestellen als Portal zum öffentlichen Verkehr. Fallstudie Amt für öffentlichen Verkehr. Bern. 2006. - Umwelt- und Verkehrsgutachten zur geplanten Erweiterung des P+R Neufeld - Kommunale Konzepte
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> -

Massnahmenpaket: **B+R-Anlagen und Velostationen** **V – KM 2**
 Priorität A–C

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschrieb
<p>Zielsetzung:</p> <p>Die Benutzung der kombinierten Mobilität soll mit der Verbesserung der Haltestellen und Umsteigeorte, der Erleichterung des Informationszugangs und dem Angebot neuer Dienstleistungen gefördert werden. Mit der Substitution von Autofahrten kann die Belastung in der Spitzenstunde gesenkt und kurzfristig eine Kapazitätsverbesserung für alle Verkehrsarten erreicht werden.</p>
<p>Massnahmen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Massnahmen Umsteigeorte: <ul style="list-style-type: none"> - Bike+Ride-Anlagen an S-Bahnhaltestellen (ca. 900 B+R-Plätze, Perimeter RKBM) - Velostationen (Gümligen, Münsingen, Belp, Schönbühl (RBS und/oder SBB), Münchenbuchsee, Worb, Zollikofen, Jegenstorf, Laupen, Konolfingen) (ca. 2'300 Plätze, Perimeter RKBM ohne S-Bahnhaltestelle Wankdorf und Bahnhof Ostermundigen) - Veloparkieren in Parkhäusern der Innenstadt und Veloparkieren in der Altstadt Bern 2. Massnahmen Information: <ul style="list-style-type: none"> - Aufbau und Betrieb von Mobilitätszentralen / Informationsmodulen - Einrichten einer Internetplattform mit den Netzen und Daten für ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr 3. Massnahmen Angebot neuer Dienstleistungen: <ul style="list-style-type: none"> - Call-a-Bike: Die Velomiete an vielen Orten der Stadt ergänzt das Angebot des ÖV und bietet eine unabhängige Mobilität zu jeder Tageszeit.

Zuständigkeiten	
<p>Federführung: Regionalkonferenz Bern-Mittelland</p>	<p>Beteiligte Stellen: AGR, TBA, AöV, BECO, Gemeinden, Transportunternehmungen (SBB, BLS, RBS)</p>

Realisierung										
<p>Vorgehen / Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beurteilung der Standorte für Velostationen (erfolgt) - Festlegung der B+R-Anlagen (erfolgt) - Lancierung der Umsetzungsplanung 										
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 6.5 Mio. CHF (+/- 30%) (im Agglomerationsperimeter)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">35%</td> <td style="width: 50%; text-align: right;">2'450'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">32.5%</td> <td style="text-align: right;">2'275'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">32.5%</td> <td style="text-align: right;">2'275'000 Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35%	2'450'000 Fr.	Anteil Kanton	32.5%	2'275'000 Fr.	Anteil Gemeinde	32.5%	2'275'000 Fr.
Anteil Bund	35%	2'450'000 Fr.								
Anteil Kanton	32.5%	2'275'000 Fr.								
Anteil Gemeinde	32.5%	2'275'000 Fr.								
<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung</p>	<p>A-Liste: 1.5 Mio. CHF</p> <p>B-Liste: 2.5 Mio. CHF</p> <p>C-Liste: 2.5 Mio. CHF</p>									

Beurteilung
<p>Wirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Das Massnahmenpaket bringt eine bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems mit sich. Das Massnahmenpaket bewirkt eine bessere Qualität für den Veloverkehr dank attraktiver B+R-Anlagen und Velostationen, eine bessere Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten dank einer sinnvollen Vernetzung der kombinierten Mobilität sowie eine Verringerung von Stausituationen dank Verlagerung MIV – ÖV/LV. - WK2: Keine Wirkung. - WK3: Das Massnahmenpaket hat eine leichte Verbesserung der Verkehrssicherheit zur Folge: Eine Verringerung der Unfallhäufigkeit dank Verlagerung MIV – ÖV / LV kann erreicht werden. - WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Es bewirkt eine Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verringerung des MIV-Anteils.
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die kombinierte Mobilität wird stark von nachfrageorientierten Massnahmen und von Massnahmen im Bereich der anderen Verkehrsarten beeinflusst. Massnahmen im Bereich B+R sind mit Massnahme zum Veloverkehr abzustimmen.
<p>Priorität:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlegendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - RK Bern-Mittelland. Strategie Velostationen, Analyse und Empfehlungen. Januar 2012. - RK Bern-Mittelland. Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Region Bern, Umsetzung RGSK, Teilaspekt : Kombinierte Mobilität. April 2011 - RVK 4. Kombinierte Mobilität. 4. August 2008. (Bericht) - Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Region Bern, Hauptbericht, 15. Juli 2005 - Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Region Bern, Zusatzbericht 2007, 30. November 2007 - BLS, Park+Ride und Bike+Ride an den Haltepunkten der S-Bahn Bern. Konzept vom Dezember 2003 - SVI 2001/525 Standards für intermodale Schnittstellen im Verkehr - SVI 2004/096 Ausgestaltung von multimodalen Umsteigepunkten - Haltestellen als Portal zum öffentlichen Verkehr. Fallstudie Amt für öffentlichen Verkehr. Bern. 2006 - Kommunale Konzepte
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Massnahme 1 beinhaltet die Massnahmen «Veloparkieren in Parkhäusern der Innenstadt» und «Veloparkierung in der Altstadt Bern» (AP V+S 2007, Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr, Massnahmen Nr. 81b und 82) sowie folgende Bike+Ride-Massnahmen: «Nachrüsten aller bestehenden Bike&Ride-Anlagen der Stadt Bern, Verbesserung der Ausstattung» (Nr. 81a), «Veloparkplätze an Endhaltestellen von Tram und Bus» (Nr. 81c) und «Bahnhof Köniz» (Nr. 83, AP V+S 2007, Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr)

Massnahmenpaket Velostationen:	Velostation S-Bahnhaltestelle Wankdorf	V – KM 2.1a Priorität A
--------------------------------	---	-----------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <p>Die Benutzung der kombinierten Mobilität soll mit der Verbesserung der Haltestellen und Umsteigeorte gefördert werden. Mit der Substitution von Autofahrten kann die Belastung in der Spitzenstunde gesenkt und kurzfristig eine Kapazitätsverbesserung für alle Verkehrsarten erreicht werden.</p>
<p>Massnahme:</p> <p>1. Velostation an der S-Bahnhaltestelle Wankdorf (Velo-Hub mit Schwerpunkt Wegkette Bahn–Arbeitsplatz)</p>

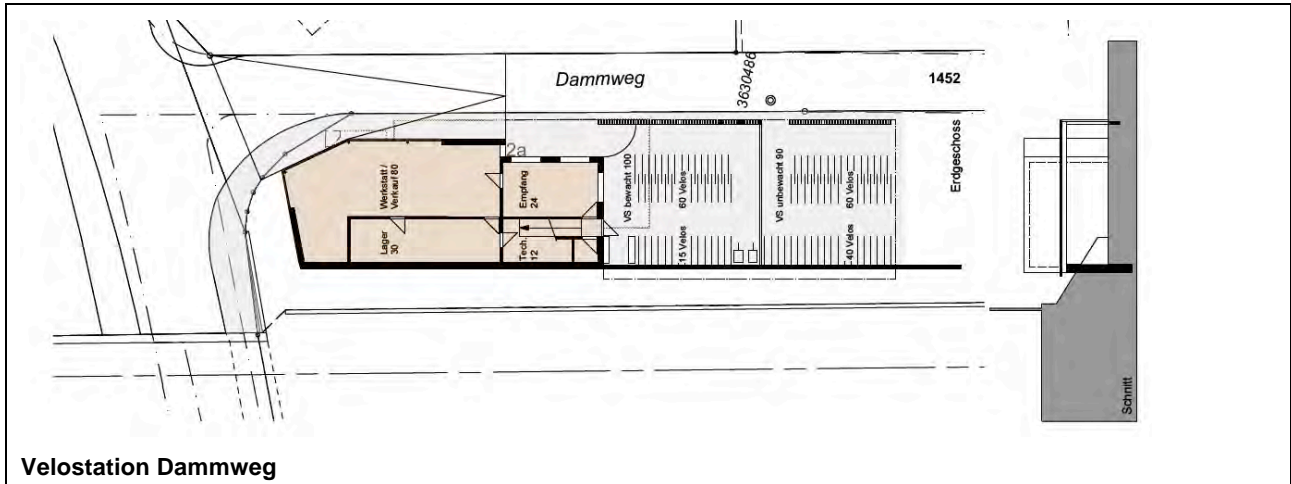
Zuständigkeiten	
<p>Federführung: Stadt Bern, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr</p>	<p>Beteiligte Stellen: Regionalkonferenz Bern-Mittelland, AöV, TBA, Transportunternehmungen (SBB, BLS), Projektorganisation ESP Wankdorf</p>

Realisierung										
<p>Vorgehen / Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Evaluation möglicher Standorte für eine Velostation als Pilotprojekt unter dem Aspekt „Wegkette Bahn – Arbeitsplatz“ - Erarbeitung Konzept Bau und Betrieb - Projekterarbeitung im Rahmen eines Wettbewerbs oder Vorprojektes 										
<p>Koordinationsstand:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 2.6 Mio. CHF</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">35%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">910'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">32.5%</td> <td style="text-align: right;">845'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">32.5%</td> <td style="text-align: right;">845'000 Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35%	910'000 Fr.	Anteil Kanton	32.5%	845'000 Fr.	Anteil Gemeinde	32.5%	845'000 Fr.
Anteil Bund	35%	910'000 Fr.								
Anteil Kanton	32.5%	845'000 Fr.								
Anteil Gemeinde	32.5%	845'000 Fr.								
<p>Zeithorizont:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 										

Beurteilung
<p>Wirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bewirkt eine bedeutende Verbesserung für den Veloverkehr in Kombination mit der S-Bahn. - WK2: Dank dieser Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. - WK3: Keine relevante Wirkung - WK4: Die Umweltbelastung wird leicht reduziert.
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die kombinierte Mobilität wird stark von nachfrageorientierten Massnahmen und von Massnahmen im Bereich der anderen Verkehrsarten beeinflusst. Velostationen sind mit Massnahme zum Veloverkehr abzustimmen. - Massnahmenblatt V – KM 2
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A</p> <p><input type="checkbox"/> B</p> <p><input type="checkbox"/> C</p>
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - RK Bern-Mittelland. Strategie Velostationen, Analyse und Empfehlungen. Januar 2012.
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>Eine sichere Velostation für PendlerInnen nach Bern ist eine wichtige Voraussetzung, um Mobilitätsmanagement in Betrieben aktiv zu fördern. Der ESP Wankdorf bietet dazu gute Instrumente und Kommunikationsgefässe, um die Unterstützung und Nutzung einer Velostation aktiv zu fördern (Pilotrolle, Internetplattform, Controlling). Die Wirkung kann später im Rahmen des bereits angelaufenen Monitorings ESP Wankdorf überprüft werden.</p>

Massnahmenpaket Velostationen: **Velostation Bahnhof Ostermundigen** **V – KM 2.1b**
 Priorität A

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:



Velostation Dammweg

Massnahmenbeschreibung	
<p>Zielsetzung:</p> <p>Die Benutzung der kombinierten Mobilität soll mit der Verbesserung der Haltestellen und Umsteigeorte gefördert werden. Mit der Substitution von Autofahrten kann die Belastung in der Spitzenstunde gesenkt und kurzfristig eine Kapazitätsverbesserung für alle Verkehrsarten erreicht werden.</p>	
<p>Massnahme:</p> <p>1. Erstellen und Betreiben einer Velostation am Bahnhof Ostermundigen. Standorte Dammweg (überwachte Station) und Bahnhofvorfahrt (bewachte Station)</p>	

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde Ostermundigen, Abteilung Hochbau	Beteiligte Stellen: Regionalkonferenz Bern-Mittelland, AöV, TBA, Transportunternehmungen (SBB, BLS)

Realisierung										
<p>Vorgehen / Meilensteine:</p> <p>- Vorprojekt erarbeitet</p>										
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 2.15 Mio. CHF (+/- 25%)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>35%</td> <td>752'500 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>32.5%</td> <td>698'750 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>32.5%</td> <td>698'750 Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35%	752'500 Fr.	Anteil Kanton	32.5%	698'750 Fr.	Anteil Gemeinde	32.5%	698'750 Fr.
Anteil Bund	35%	752'500 Fr.								
Anteil Kanton	32.5%	698'750 Fr.								
Anteil Gemeinde	32.5%	698'750 Fr.								
<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung</p>										

<input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026	
--	--

Beurteilung

Wirkung:

- WK1: Die Massnahme bewirkt eine bedeutende Verbesserung für den Veloverkehr in Kombination mit der S-Bahn.
- WK2: Dank dieser Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden.
- WK3: Keine relevante Wirkung
- WK4: Die Umweltbelastung wird leicht reduziert.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- Massnahme V – ÖV 2.1.1a «ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen»
- Massnahme V – LV 1.2 «Bern, LV-Führung Knoten Bolligenstrasse – Schermenweg»
- Massnahmenblatt V – KM 2

Priorität:

- A
- B
- C

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Vorprojekt Velostation Dammweg Ostermundigen. 30.12.2011.
- RK Bern-Mittelland. Strategie Velostationen, Analyse und Empfehlungen. Januar 2012.

Bemerkungen / Hinweise:

-

Einzelmassnahme:	Carterminal Neufeld	V – KM 3 Priorität A
------------------	----------------------------	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:

Massnahmenbeschreibung
Zielsetzung: Anschluss der Region an den grenzüberschreitenden Busverkehr
Massnahme: 1. Mit dem Wachstum genügt die Schützenmatte immer weniger als Ein- und Aussteigepunkt in die grenzüberschreitenden Buslinien. Deshalb muss im Neufeld ein Busterminal erstellt werden.

Zuständigkeiten	
Federführung und Umsetzung: Dritte	Beteiligte Stellen: Stadt Bern

Realisierung		
Vorgehen / Meilensteine: - Machbarkeitsstudie liegt vor - Businessplan in Arbeit		
<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;"> Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein </td> <td style="width: 50%;"> Kosten: 7.2 Mio. CHF Kostenteiler: <i>noch offen</i> Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr. </td> </tr> </table>	Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: 7.2 Mio. CHF Kostenteiler: <i>noch offen</i> Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr.
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: 7.2 Mio. CHF Kostenteiler: <i>noch offen</i> Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr.	
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026		

Beurteilung
<p>Wirkung:</p> <ul style="list-style-type: none">- WK1: Die Massnahme bewirkt eine Verbesserung bezüglich des Car-Fernverkehrs.- WK2: Dank dieser Massnahme kann tendenziell eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden.- WK3: Keine Wirkung.- WK4: Keine relevante Wirkung.
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>-</p>
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A</p> <p><input type="checkbox"/> B</p> <p><input type="checkbox"/> C</p>
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">- P+R Neufeld, Carterminal, Variantenstudie mit Grobschätzung (1. Teil), Delley + Partner Architekten AG. Februar 2012
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>-</p>

Nachfrageorientierte Massnahmen (NM)

Übersicht Etappierung Massnahmen NM	275
Verkehrsmanagement (V – NM 1)	
Verkehrsmanagement Region Bern-Nord (V – NM 1.1)	276
Verkehrsmanagement Tram Region Bern (V – NM 1.2)	279
Verkehrsmanagement Region Bern (V – NM 1.3)	281
Parkplatzbewirtschaftung und Tempo-30-Zonen (V – NM 2)	284
(teilweise ausserhalb Agglomerationsperimeter)	
Freizeitparkplätze im ländlichen Raum (V – NM 3)	286
(ausserhalb Agglomerationsperimeter)	

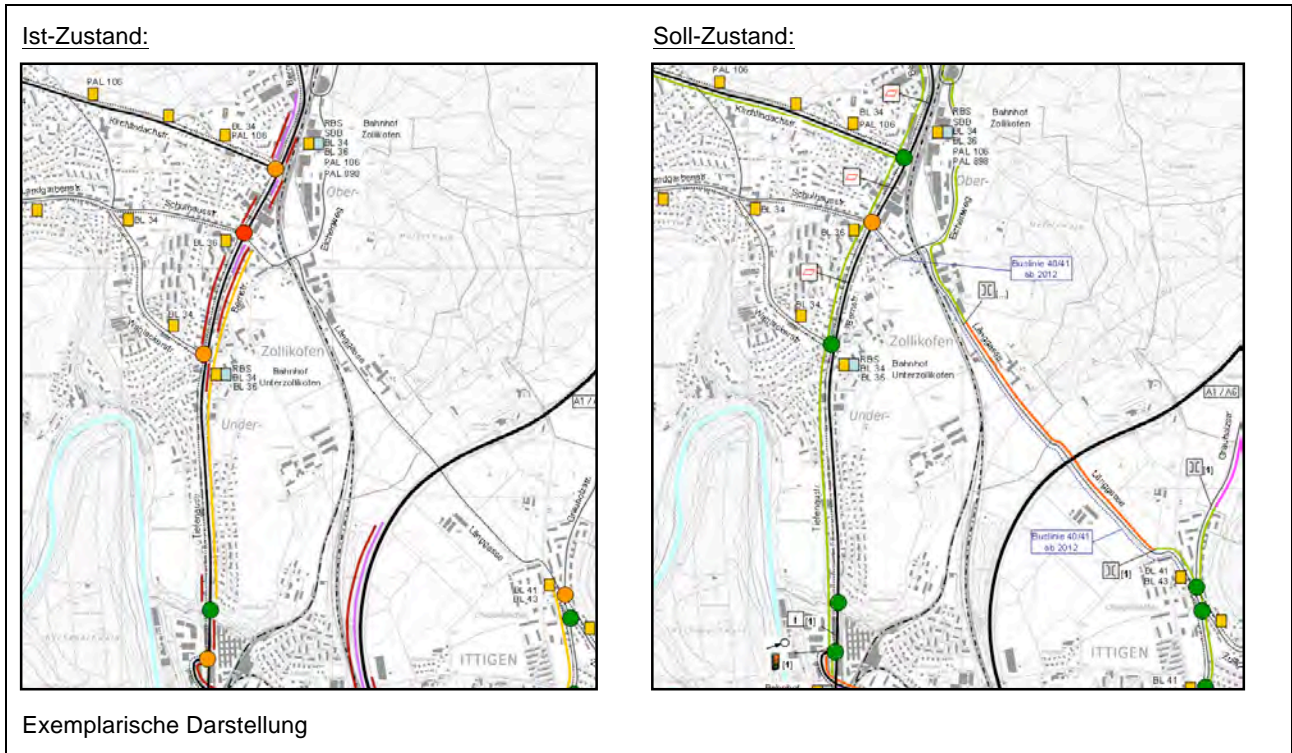
Übersicht Etappierung Massnahmen NM

<table border="1"><tr><td>P</td></tr><tr><td>R</td></tr></table>	P	R	= Planung	<table border="1"><tr><td>P</td></tr><tr><td>R</td></tr></table>	P	R	= Schwerpunkt Massnahme bei Planung
P							
R							
P							
R							
<table border="1"><tr><td>R</td></tr></table>	R	= Realisierung	<table border="1"><tr><td>R</td></tr></table>	R	= Schwerpunkt Massnahme auf Realisierung		
R							
R							
<table border="1"><tr><td></td></tr></table>		= Massnahme (teilweise) ausserhalb Agglomerationsperimeter					

Nr.	Massnahmen	Vorleistung	bis 2014	2015 - 2018	2019 - 2022	ab 2023
1.1	Verkehrsmanagement Region Bern-Nord		P	R		
1.2	Verkehrsmanagement Tram Region Bern		P	R		
1.3	Verkehrsmanagement Region Bern			P	R	R
2	Parkplatzbewirtschaftung und Tempo-30-Zonen	x	P			
3	Freizeitparkplätze im ländlichen Raum	x	P			

Massnahmenpaket VM Region Bern-Nord
 Verkehrsmanagement: V – NM 1.1
 Priorität A

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund: keine



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Basierend auf einem verkehrs- und systemtechnischen Gesamtkonzept für das Verkehrsmanagement Region Bern soll in einem ersten Schritt ein Pilotprojekt für ein Verkehrsmanagement Strasse im Perimeter Bern Nord (Gemeinden Bern (teilweise), Bolligen, Ittigen, Zollikofen, Moosseedorf, Münchenbuchsee und Urtenen-Schönbühl) realisiert werden. Dabei werden folgende Ziele verfolgt:

- Verträgliche und stetige Abwicklung des Strassenverkehrs für alle Verkehrsteilnehmer und Anwohner
- Optimierung der verkehrsträgerübergreifenden Leistungsfähigkeit
- Erhöhung der Zuverlässigkeit der Reisezeiten mit dem ÖV (Anschlussicherung)
- Erhöhung der Zuverlässigkeit der Reisezeiten mit dem Auto (planbare Durchfahrtszeiten)
- Vermeidung von Ausweichverkehr durch die Wohnquartiere
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr

Massnahme:

Die Zielsetzungen sollen mittels geeigneter verkehrslenkenden Massnahmen auf den Nationalstrassen, den Kantonsstrassen und den Gemeindestrassen erreicht werden. Es kommen folgende Elemente zum Einsatz:

- Übergeordnete VM-Ausrüstungen wie Gebiets- bzw. Verkehrsrechner, Kommunikationsinfrastrukturen von den Strassen- und Streckenausrüstungen zum Gebiets- bzw. Verkehrsrechner
- Übergeordnete VM-Streckenausrüstungen wie Verkehrsinformationstafeln, Kameras und Geräte zur Auswertung der Reisezeit sowie Kameras für die Videoüberwachung.
- Lokale VM-Strassenausrüstungen wie Lichtsignalanlagen und Verkehrsdatenerfassungen (Schlaufen)

Zuständigkeiten	
Federführung: Tiefbauamt Kantons Bern (TBA)	Beteiligte Stellen: TBA OIK II und III, TBA FS VM, GS BVE, RK BM, Stadt Bern, betroffene Gemeinden, AöV, ASTRA, KAPO

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: – Realisierung und Betrieb Pilot VM Region Bern-Nord ab 2015. Perimeter Stadt Bern (teilweise), Bolligen, Ittigen, Zollikofen, Moosseedorf, Münchenbuchsee, Urtenen-Schönbühl. – Im Pilotprojekt integriert: Wirkungsanalyse und Kommunikation.	
Finanzierungsgrundsätze zwischen Kanton und Gemeinden (Pilotprojekt) Die übergeordneten VM-Infrastrukturen sollen nach einem noch festzulegenden Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinden finanziert werden. Lokale VM-Massnahmen sollen durch die jeweiligen Strasseneigentümer (inkl. ASTRA) in separaten Projekten realisiert und finanziert werden. Die entsprechenden Gespräche zwischen Kanton, Gemeinden und dem ASTRA sind im Gange.	
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung (Gesamtprojekt) <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis (Pilot) <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten 2015 – 2018 (+/- 30%)*: Pilotprojekt VM Bern-Nord: 8.75 Mio. Fr. * ohne Kostenanteile ASTRA für VM-Massnahmen auf den Nationalstrassen Kostenteiler: Anteil Bund 35 % Anteil Kanton %** Anteil Gemeinde %** ** Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinden ist noch festzulegen.
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung Pilot <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung Pilot <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026	

Beurteilung	
Wirkung: Mit dem Verkehrsmanagement soll dem Grundsatz der Gesamtmobilitätsstrategie Rechnung getragen werden, welcher bei der Planung von Strassenausbauten und -neubauten eine Prüfung aller Massnahmen zur besseren betrieblichen Abwicklung fordert. Allfällige Möglichkeiten zum Erhalt und zur Optimierung der Nutzung der bestehenden Infrastruktur müssen ausgeschöpft werden. Mit dem Verkehrsmanagement (VM) werden direkte Nutzen für die Gemeinden, aber auch indirekte Nutzen für die Region erreicht.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: – Verkehrsmanagement Region Bern (V NM-3) – Verkehrsmanagementzentrale VM-CH – Regionale Leitzentrale für die Nationalstrassen – Realisierung VBS Nationalstrasse – Verkehrsrechner der Stadt Bern – Koordination mit der Vorranggebiete für die regionale Siedlungsentwicklung in Moosseedorf, Münchenbuchsee, Urtenen-Schönbühl; siehe Hinweis auf Massnahmenblatt S4	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlegendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">- Korridorstudie Bern Nord, 2005- Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern, 2008- ZMB Bern, 2008- AP V+S 2007. Massnahme B21 und B51- Bericht RVK 4 „intermodale Leitstelle Gesamtmobilität“- Verkehrsmanagement Schweiz VM-CH, Handlungsgrundsätze für das operative Verkehrsmanagement- TBA, Verkehrsmanagement Region Bern, Massnahmen- und Objektblätter, 28. März 2011- TBA, Verkehrsmanagement Region Bern, Bericht zum Vorprojekt «Bern Nord», 31. Mai 2011- TBA, Verkehrsmanagement Kanton Bern, Vorprojekt, Teilbericht Kosten, 4. April 2012- Leitbild ITS-CH 2012
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none">- Reifegrad 2

Massnahmenpaket Verkehrsmanagement:	VM Tram Region Bern	V – NM 1.2 Priorität A
--	----------------------------	----------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund: keine



Massnahmenbeschrieb
<p>Zielsetzung:</p> <p>Im Zusammenhang mit der Erstellung des Tram Region Bern sollen mit einem übergeordneten Verkehrsmanagement Strasse im Raum Köniz, Bern (teilweise) und Ostermundigen folgende Ziele erreicht werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Sicherstellung der Zuverlässigkeit der Reisezeiten mit dem ÖV (Anschlussicherung) – Verträgliche und stetige Abwicklung des Verkehrssystems für alle Verkehrsteilnehmer und Anwohner – Optimierung der verkehrsträgerübergreifenden Leistungsfähigkeit <p>Massnahme:</p> <p>Die lokalen und linienbezogenen Verkehrsmanagement-Massnahmen für das Tram Region Bern sind in den jeweiligen Teilprojekten und im Massnahmenblatt Tram Region Bern berücksichtigt.</p> <p>Die Abstimmung der einzelnen Massnahmen erfordert ein übergeordnetes Verkehrsmanagement, um die Funktion des Verkehrssystems zu gewährleisten. Die Koordination der verkehrsregulierenden und infrastrukturellen Massnahmen erfolgt mittels übergeordneten Gebiets- bzw. Verkehrsrechnern sowie übergeordneten VM-Streckenausrüstungen. Diese werden benötigt, um die definierten verkehrlichen Grundsätze umsetzen zu können.</p>

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Tiefbauamt Kantons Bern (TBA)</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>TBA OIK II und III, TBA FS VM, GS BVE, RK BM, Stadt Bern, Gemeinde Ostermundigen, Gemeinde Köniz, AöV, ASTRA, KAPO</p>

Realisierung
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Übergeordnete VM-Massnahmen zur grossräumigen Sicherstellung einer wesensgerechten Verkehrsabwicklung in den Gemeindegebieten von Köniz, Stadt Bern und Ostermundigen

Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten 2015 – 2018 (+/- 30%): VM Tram Region Bern: 5 Mio. Fr. Kostenteiler: Anteil Bund 35 % Anteil Kanton %** Anteil Gemeinde %** ** Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinden ist noch festzulegen.
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Realisierung <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026	

Beurteilung

Wirkung:
 Mit dem Verkehrsmanagement soll dem Grundsatz der Gesamtmobilitätsstrategie Rechnung getragen werden, welcher bei der Planung von Strassenausbauten und -neubauten eine Prüfung aller Massnahmen zur besseren betrieblichen Abwicklung fordert. Allfällige Möglichkeiten zum Erhalt und zur Optimierung der Nutzung der bestehenden Infrastruktur müssen ausgeschöpft werden.
 Mit dem Verkehrsmanagement (VM) werden direkte Nutzen für die Gemeinden, aber auch indirekte Nutzen für die Region erreicht.

- Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:
- Verkehrsmanagement Region Bern (V NM-3)
 - Verkehrsmanagementzentrale VM-CH
 - Regionale Leitzentrale für die Nationalstrassen
 - Verkehrsrechner der Stadt Bern

Priorität:
 A B C

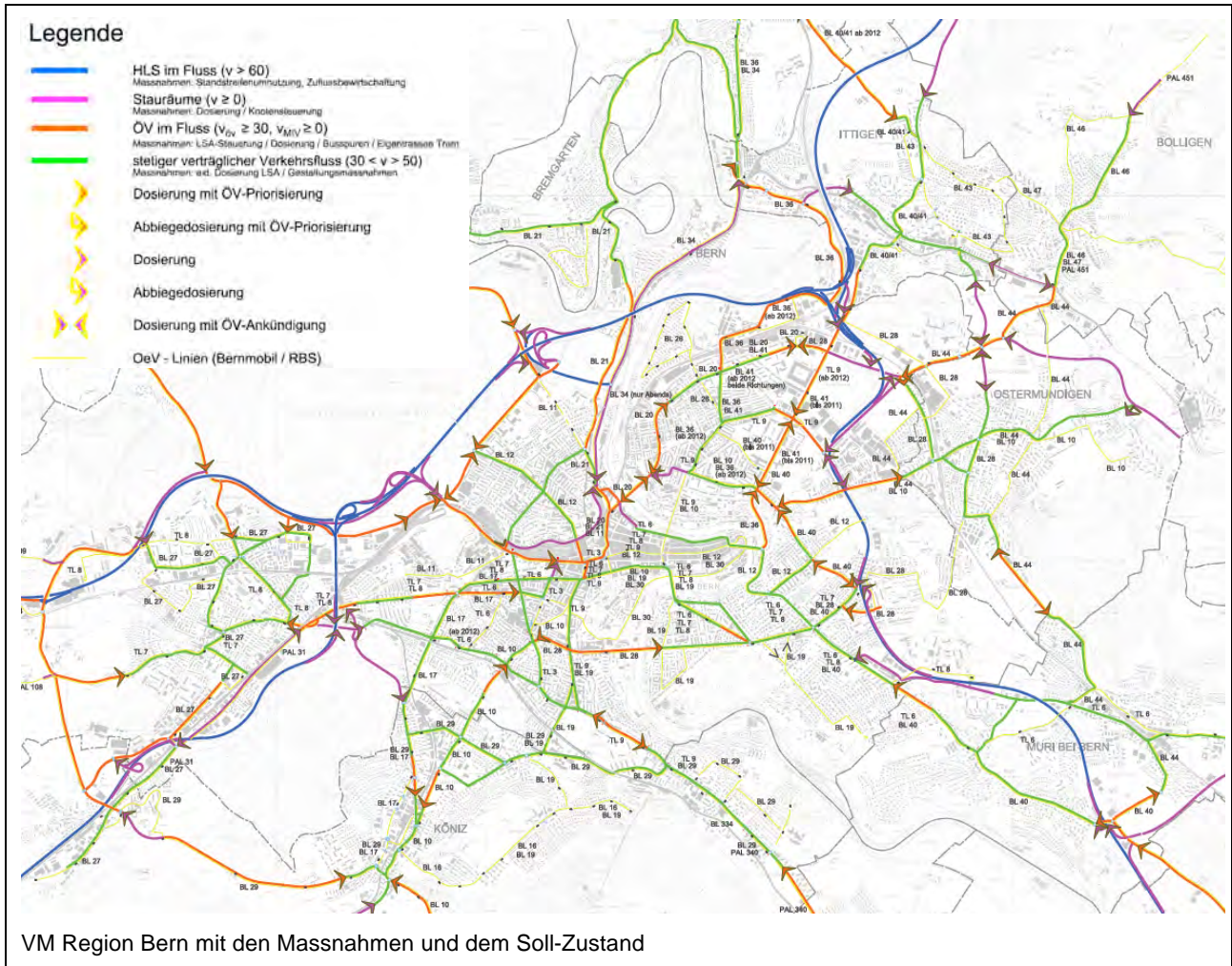
Sonstiges

- Literatur / Grundlegendokumente:
- Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern, 2008
 - ZMB Bern, 2008
 - AP V+S 2007. Massnahme B21 und B51
 - Bericht RVK 4 „intermodale Leitstelle Gesamtmobilität“
 - Verkehrsmanagement Schweiz VM-CH, Handlungsgrundsätze für das operative Verkehrsmanagement
 - Leitbild ITS-CH 2012
 - Tram Region Bern, Bericht Vorprojekt Verkehrsmanagement 8.11.2010

Bemerkungen / Hinweise:
 - Reifegrad 2

Massnahmenpaket VM Region Bern
 Verkehrsmanagement: **V – NM 1.3**
 Priorität B

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund: keine



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Mit einem Verkehrsmanagement Strasse in der Region Bern sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Verträgliche und stetige Abwicklung des Strassenverkehrs für alle Verkehrsteilnehmer und Anwohner
- Optimierung der verkehrsträgerübergreifenden Leistungsfähigkeit
- Erhöhung der Zuverlässigkeit der Reisezeiten mit dem ÖV (Anschlussicherung)
- Erhöhung der Zuverlässigkeit der Reisezeiten mit dem Auto (planbare Durchfahrtszeiten)
- Vermeidung von Ausweichverkehr durch die Wohnquartiere
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr

Massnahme:
 Die geeigneten verkehrslenkenden Massnahmen auf der Strasse sind im Rahmen der Projekterarbeitung festzulegen. Grundsätzlich sind folgende Massnahmen möglich:
 Auf Autobahnen: Dynamische Geschwindigkeitssignalisation, Bewirtschaftung Pannestreifen, Überholverbot für Lastwagen, Rampenbewirtschaftung, Ausfahrtdosierung.
 Auf Hauptverkehrsstrassen: Verlagerung Verkehr auf Autobahnen, Zufahrtdosierung mit Pförtneranlagen (Überlastungsschutz) und intelligenten Betriebs- und Gestaltungskonzepten, ÖV-Priorisierung (separate Fahrstreifen, Lichtsignalanlagen), Verkehrs- und Rückstauerfassung.
 Weiter sind Massnahmen wie Verkehrsinformation sowie -signalisation und Parkplatzbewirtschaftung zu erwähnen. Das Verkehrsmanagement ist eine sehr komplexe Aufgabe mit sehr vielen Beteiligten, die unterschiedliche, teils kontroverse Interessen und Zielsetzungen verfolgen. Aus diesen Gründen wurde ein Vorgehenskonzept erstellt, das ein schrittweises Vorgehen und den Einbezug der Beteiligten und Betroffenen im Rahmen des Projektfortschrittes erlaubt.
 In einem ersten Schritt soll das Pilotprojekt VM Region Bern-Nord realisiert werden. Dieses ist Gegenstand eines separaten Massnahmenblattes (V NM-1).

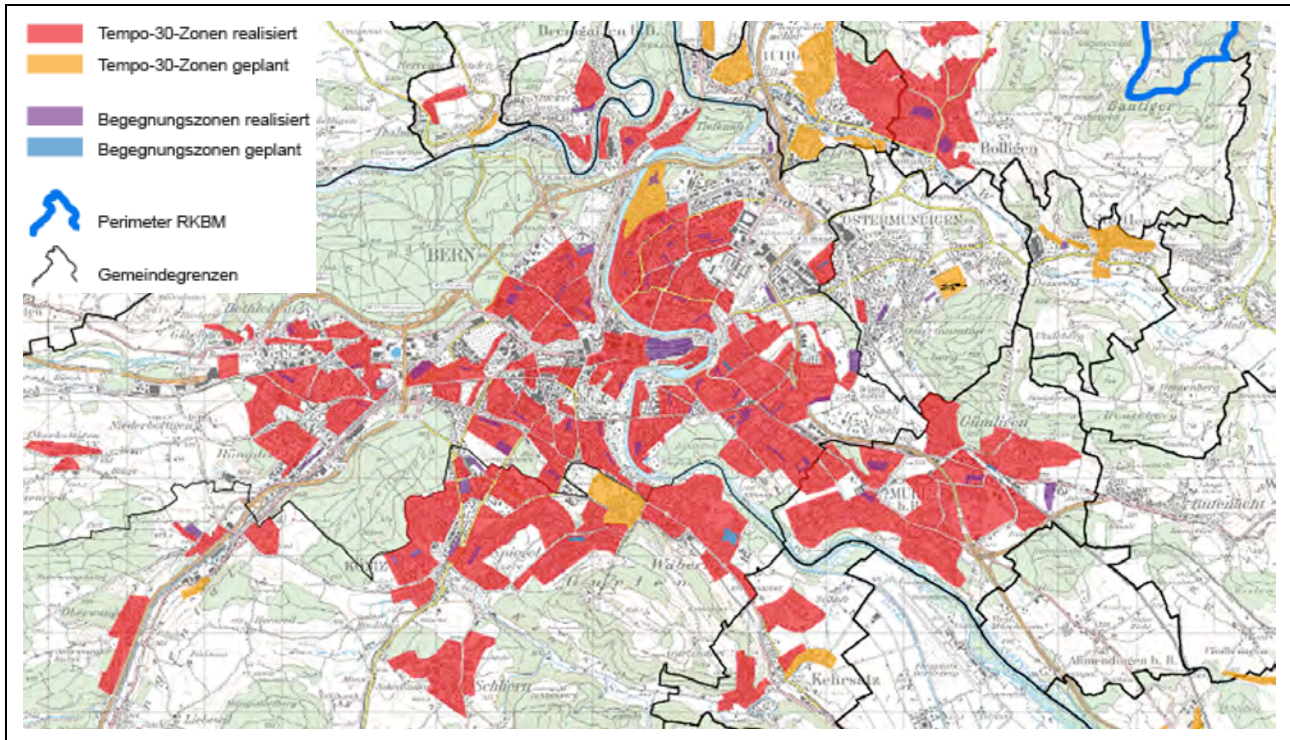
Zuständigkeiten	
Federführung: Tiefbauamt Kantons Bern (TBA)	Beteiligte Stellen: TBA OIK II und III, TBA FS VM, GS BVE, RK BM, Stadt Bern, alle Gemeinden der Kernagglomeration sowie Gemeinden Kehrsatz, Moosseedorf, Münchenbuchsee und Urtenen-Schönbühl, AöV, ASTRA, KAPO

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: – Definitiver Betrieb eines umfassenden Verkehrsmanagements Strasse in der Region Bern erfolgt in Etappen nach erfolgreicher Pilotbetriebsphase VM Region Bern-Nord (Annahme 2 -3 Jahre) und dem Aufbau des definitiven Verkehrsmanagements (Annahme 3 - 5 weitere Jahre). Finanzierungsgrundsätze zwischen Kanton und Gemeinden (Gesamtprojekt VM Region Bern) – Es ist zu prüfen, ob für die Umsetzung nach dem Pilot VM Region Bern-Nord eine gesetzliche Grundlage geschaffen werden soll, damit die Massnahmen besser gesamthaft umgesetzt werden können und nicht bei jedem Ausbauschritt diverse Entscheide der Gemeindeversammlungen oder Gemeindeparlamente erforderlich sind.	
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung (Gesamtprojekt) <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis (Pilot) <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten 2019 – 2026: 45 Mio. Fr. +/- 30% Betriebskosten: ca. 2.5 Mio. Fr. /Jahr Kostenteiler: Anteil Bund 35 % Anteil Kanton %** Anteil Gemeinde %**
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung Gesamtprojekt <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung Gesamtprojekt	** Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinden ist noch festzulegen.

Beurteilung
<p>Wirkung:</p> <p>Mit dem Verkehrsmanagement soll dem Grundsatz der Gesamtmobilitätsstrategie Rechnung getragen werden, welcher bei der Planung von Strassenausbauten und -neubauten eine Prüfung aller Massnahmen zur besseren betrieblichen Abwicklung fordert. Allfällige Möglichkeiten zum Erhalt und zur Optimierung der Nutzung der bestehenden Infrastruktur müssen ausgeschöpft werden.</p> <p>Mit dem Verkehrsmanagement (VM) werden direkte Nutzen für die Gemeinden, aber auch indirekte Nutzen für die Region erreicht.</p> <p>Im Zusammenhang mit dem Verkehrsmanagement auf Nationalstrassen stellt sich auch die Frage nach dem Aufbau einer regionalen Leitzentrale. Der Kanton Bern hat beim Bund sein Interesse für eine solche regionale Leitzentrale bereits bekundet.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - VM Region Bern-Nord (V NM-1) - VM Tram Region Bern (V NM-2) - Verkehrsmanagementzentrale VM-CH - Regionale Leitzentrale für die Nationalstrassen - Realisierung VBS Nationalstrasse - Verkehrsrechner der Stadt Bern
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlegendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Korridorstudie Bern Nord, 2005 - Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern, 2008 - ZMB Bern, 2008 - AP V+S 2007. Massnahme B21 und B51 - Bericht RVK 4 „intermodale Leitstelle Gesamtmobilität“ - Verkehrsmanagement Schweiz VM-CH, Handlungsgrundsätze für das operative Verkehrsmanagement - TBA, Verkehrsmanagement Region Bern, Massnahmen- und Objektblätter, 28. März 2011 - TBA, Verkehrsmanagement Region Bern, Bericht zum Vorprojekt «Bern Nord», 31. Mai 2011 - TBA, Verkehrsmanagement Kanton Bern, Vorprojekt, Teilbericht Kosten, 4. April 2012 - Leitbild ITS-CH 2012
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reifegrad 1-2

Massnahmenpaket: **Parkplatzbewirtschaftung und Tempo-30-Zonen** **V – NM 2**
 Priorität A

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund: keine



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:
 Ökonomisch sinnvolle Nutzung des knappen Parkraums und Beitrag zu einer Verminderung des Verkehrsaufkommens

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 ist, 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 der Mobilitätsstrategie soll diese Politik gezielt weiterentwickelt werden.

Mit Tempo-30-Zonen sollen die Wohnquartiere aufgewertet und von Durchgangsverkehr befreit werden. Mit der Einführung der blauen Zonen wird weiter verhindert, dass in den Quartieren „fremdparkiert“ wird.

Massnahme:

- Parkgebühren: Harmonisierung der Parkplatzzgebühren im öffentlichen Raum. Nach Bedarf eine räumliche und zeitliche Ausdehnung des Konzepts Anwohnerbevorzugung in Quartieren auf angrenzende Agglomerationsgemeinden.
- Die Bewirtschaftung der Parkplätze von grossen Einkaufs- und Freizeitzentren in der ganzen Region Bern. Hierzu ist die generelle Einführung von Parkgebühren für Parkplätze bei grossen Einkaufszentren anzustreben. Für neue Zentren soll das schon heute im Kanton Bern etablierte Fahrleistungsmodell weiterhin zur Anwendung gelangen.
- Sicherstellen der gesamtkantonalen Koordination, besonders hinsichtlich Parkgebühren (BECO).
- Anpassung des Art. 49–54 BauV an MIV-Anteil in den Kerngemeinden.
- Flächendeckende Einführung der Tempo-30-Zonen in den Quartieren der Kernagglomeration und in den Regionalzentren.
- Harmonisierung der kommunalen Planungen in der Region.

Zuständigkeiten	
Federführung: Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM), Fachbereich Verkehr	Beteiligte Stellen: BECO; Gemeinden; BVE-AUE; BVE-TBA

Realisierung													
Vorgehen/Meilensteine: <i>Meilenstein 1:</i> Analyse des Stands der Umsetzung: Der Verein Region Bern VRB hat eine Umfrage zur Parkplatzbewirtschaftung gemacht (Ergebnisse dokumentiert: vgl. Grundlegendokumente). Die Umfrage hat folgende Ergebnisse ergeben: Die Koordination der Platzbewirtschaftung erfolgt direkt durch die Gemeinden. Auf regionale Vorgaben wird verzichtet. Die Parkplatzbewirtschaftung erfolgt dort, wo konkrete Probleme bestehen. Sie wird in den Gemeinden unterschiedlich gehandhabt, da auf lokale Befindlichkeiten Rücksicht genommen werden muss. Die Frage der einheitlichen Bewirtschaftung der Parkplätze von grösseren Einkaufs- und Freizeitzentren (VIV) wird direkt mit den betroffenen Gemeinden im Rahmen der Massnahme «Standorte für verkehrsintensive Vorhaben von regionaler Bedeutung» diskutiert. <i>Meilenstein 2:</i> Schlussfolgerungen durch die GPL RGSK Region Bern-Mittelland: Eine regionale Koordination ist nötig. Das Thema Parkplatzbewirtschaftung soll mit Tempo-30-Zonen ergänzt werden. <i>Meilenstein 3:</i> Inventar der Parkplatzbewirtschaftung, Parkplatzreglemente, Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen 2011. 94 von 97 Gemeinden haben eine Rückmeldung gemacht. Aus der Analyse der Resultate wurden für die Gemeinden Empfehlungen formuliert.													
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: (Stand Umsetzungsblatt für Massnahmenblatt AP V+S 2005) Anfallende Kosten im Rahmen des Monitorings unter laufender Rechnung verbuchen Kostenteiler: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	Anteil Region	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.											
Anteil Kanton	%	Fr.											
Anteil Gemeinde	%	Fr.											
Anteil Region	%	Fr.											
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe													

Beurteilung
Wirkung: siehe Text
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: Zusammenhang mit der Massnahme S6 «Standorte für verkehrsintensive Vorhaben von regionaler Bedeutung» bezüglich der Frage der einheitlichen Bewirtschaftung der Parkplätze von grösseren Einkaufs- und Freizeitzentren.
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

Sonstiges
Literatur / Grundlegendokumente: – Auslegeordnung Parkplatzbewirtschaftung – Ergebnis der Umfrage / Zusammenfassung, VRB, 2006. – Inventar Parkplatzbewirtschaftung, Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen, RKBM, 2012
Bemerkungen / Hinweise: –

Einzelmassnahme Studie:	Freizeitparkplätze im ländlichen Raum	V – NM 3 Priorität A
-------------------------	--	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:

Massnahmenbeschreibung	
Zielsetzung: Koordinierte Parkierungsmöglichkeiten im ländlichen Raum für den Freizeitverkehr	
Massnahme: Regionale Schwerpunkte von Parkplätzen im ländlichen Raum <ul style="list-style-type: none"> - Ausgangspunkte für Freizeit mit Infoplattform - Definition der minimalen Infrastruktur 	

Zuständigkeiten	
Federführung: Regionalkonferenz Bern – Mittelland (RK BM) Fachbereich Verkehr	Beteiligte Stellen: RK BM, RVG, FRG, KAWA (Waldabteilungen), Gemein- den ländlicher Raum

Realisierung										
Vorgehen/Meilensteine: - Erarbeiten einer Projektskizze										
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den kantonalen Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: Projektskizze: ca. 50'000 Fr. Kostenteiler: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">0 %</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">75 %</td> <td style="text-align: right;">37'500 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region/Gemeinden</td> <td style="text-align: right;">25 %</td> <td style="text-align: right;">12'500 Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	0 %	0 Fr.	Anteil Kanton	75 %	37'500 Fr.	Anteil Region/Gemeinden	25 %	12'500 Fr.
Anteil Bund	0 %	0 Fr.								
Anteil Kanton	75 %	37'500 Fr.								
Anteil Region/Gemeinden	25 %	12'500 Fr.								
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2014 Planung <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026										

Beurteilung	
Wirkung: Einheitliche und koordinierte Parkierungspolitik für den Freizeitverkehr im ländlichen Raum. Durch eine verstärkte Konzentration des Freizeitverkehrs auf Parkieranlagen Reduktion der flächenhaften Belastung des ländlichen Raums.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Koordination mit Massnahmenblatt L1, L2	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="167 309 606 342">– Raumentwicklungskonzept Gantrisch<li data-bbox="167 353 574 387">– Rahmenkonzept Besucherlenkung
Bemerkungen / Hinweise:

Massnahmen Controlling (C)

Monitoring/Controlling (C1)

290

Massnahmenpaket:	Monitoring/Controlling	C 1
------------------	-------------------------------	------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Massnahme ist Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, Nr. im Prüfbericht Bund:

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <p>Die Regionalkonferenz will die Entwicklungen vorausschauend wahrnehmen, diese steuern und Fehlentwicklungen frühzeitig entgegenwirken. Dazu wird ein Monitoring und Controlling etabliert.</p>
<p>Massnahmen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Im Sinne eines Monitorings und Umsetzungskontrolle wird die Umsetzung des Zielszenarios und der weiteren Massnahmen beobachtet und in einem Bericht dokumentiert. Dazu sind die entsprechenden Beurteilungsgrundlagen (Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung, Bauzonenreserven, Stand der Umsetzung Schwerpunkte / Vorranggebiete Siedlungserweiterung etc.) zu erfassen. 2. Im Sinne einer Wirkungskontrolle werden Abweichungen zur angestrebten Entwicklung festgestellt und der Handlungsbedarf definiert. Dabei ist insbesondere die mittel- bis langfristige Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit der Verkehrsinfrastruktur vorzunehmen.

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Regionalkonferenz Bern-Mittelland</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Kanton (JGK/AGR; BVE/TBA, GS, AöV)</p> <p>Gemeinden</p>

Realisierung													
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <p>2010/11: Erhebungskonzept für Monitoring / Controlling (Koordination mit Geoinformation Bern-Mittelland)</p> <p>ab 2014: Wirkungs- und Umsetzungskontrolle (inkl. Berichterstattung) als Grundlage für RGSK 2. Generation</p>													
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den kantonalen Richtplan:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten:</p> <p>Planungskosten (im Rahmen der Erarbeitung des RGSK der zweiten Generation)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 70%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.											
Anteil Kanton	%	Fr.											
Anteil Gemeinde	%	Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>													

Beurteilung
<p>Wirkung:</p> <p>Mit dem Controlling wird aufgezeigt, ob die in den Massnahmenblättern formulierte Wirkung erreicht werden kann. Falls dies nicht der Fall ist, wird aufgezeigt, mit welchen (alternativen) Massnahmen die notwendige Steuerung erreicht werden kann.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none">- Alle Massnahmenblätter- Geoinformationssystem Bern-Mittelland (Projekt RegioGIS)
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A</p> <p><input type="checkbox"/> B</p> <p><input type="checkbox"/> C</p>
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <p>–</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>–</p>

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. Kappeler*

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 Richtplan „Regionsstruktur und Mobilität, VIV“ (VRB, 2002) mit sofortiger Wirkung aufgehoben.