

Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Bern 3. Generation

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland 2. Generation

Bericht, Genehmigungsexemplar



Impressum

Auftraggeberin

Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Kommission Raumplanung

Jörg Zumstein, Gerzensee (Vorsitz)*
Peter Bill, Moosseedorf
Thomas Getzmann, Neueneegg
Martin Meyer, Kaufdorf
Rudolf Neuenschwander, Belp
Philipp Roth, Ittigen
Walter Schilt, Vechigen
Paul Schmalz, Konolfingen*
Katrín Sedlmayer, Köniz*
Mark Werren, Bern
Ursula Wyss, Bern*

Kommission Verkehr

Thomas Iten, Ostermundigen (Vorsitz)*
Fritz Brönnimann, Wald
Urs Gloor, Bern
Hans-Ulrich Kummer, Urtenen-Schönbühl
Hans Moser, Vechigen*
Beat Schweizer, Ferenbalm
Hans Schweri, Rubigen
Katrín Sedlmayer, Köniz*
Martin Steiner †, Grosshöchstetten
Kurt Wenger, Meikirch
Ursula Wyss, Bern*

* zugleich Mitglied des Ausschusses der Kommissionen Raumplanung und Verkehr

Begleitgruppe

Jos Aeschbacher, RKBM (Vorsitz)
Sandra Dietsche, RKBM
Stephan Felber, Köniz
Matthias Fischer, AGR
Urs Gloor, Bern
Martin Guggisberg, Riggisberg
Laurent Reusser, RKBM
Andrea Schemmel, RKBM
Daniel Schwarz, AÖV
Ueli Seewer, AÖV
Karin Stambach, Fraubrunnen
Urs Thöni, Worb
Ueli Weber, TBA

Auftragnehmende

Albrecht Landschaftsarchitektur: Suzanne Albrecht
Bichsel Bigler Partner AG, Gümligen: Ralph Beerli
Ecoptima AG, Bern: Francesca Foletti, David Stettler, Arthur Stierli
Infraconsult AG, Bern: André König, Karin Widler
Kontextplan AG, Bern: Markus Hofstetter, Gilles Leuenberger
Metron AG, Bern: Antje Neumann, Monika Saxer
Naturaqua AG, Bern: Kasper Ammann
Transitec AG, Bern: Pablo Donzé, Aline Renard

Titelbild: Blick vom Gurten Richtung Liebefeld, Bümpliz und Frienisberg (Foto: M. Riechsteiner)

Genehmigungsvermerke

Genehmigungsvermerke

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland (RGSK)

Mitwirkung vom 20.04.2015 bis 10.07.2015

Vorprüfung vom 31.03.2016

Mit vorliegender Planung werden folgende Richtplanungen aufgehoben:

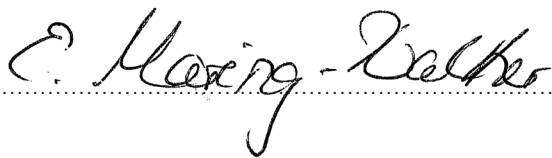
- RKBM: Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland vom 19.10.2012
- Aaretal: Regionale Richtplanung Strukturplan Kap. 4 vom 28.12.1999
- Aaretal: Regionale Richtplanung Koordinationsplan Kap. 6 vom 28.12.1999
- Aaretal: Regionale Richtplanung Teilrichtplan zur Landschaftsentwicklung Kap. 7.1 vom 26.03.2002
- Gürbetal: Veloverkehr vom 13.09.1995
- Kiesental: Verkehrsrichtplan vom 05.07.2000
- Kiesental: Velorichtplanung vom 04.11.1996
- Schwarzwasser: Velorichtplan vom 16.05.2000
- VRB: Zweiradverkehr vom 16.09.1993

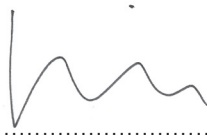
Mit vorliegender Planung werden folgende Richtplanungen teilweise aufgehoben (die Inhalte in Klammern werden inklusive den dazugehörigen Bestimmungen bis zu ihrer Ablösung als Zwischenergebnisse weitergeführt; die restlichen Inhalte werden aufgehoben):

- Aaretal: Regionale Richtplanung Raumplan Kap. 5 vom 28.12.1999 (Hochempfindliche Landschaften, Empfindliche Landschaften).
- Aaretal: Regionale Richtplanung Teilrichtplan zur baulichen Nutzung in der Landwirtschaftszone Kap. 7.2 vom 26.03.2002 (Nutzungseinschränkungen a, Nutzungseinschränkungen c).
- Gürbetal: Landschaftsrichtplan vom 09.12.1981 (Landschaftsschutzgebiete a, Landschaftsschutzgebiete b)
- Kiesental: Gesamtrichtplan vom 15.12.1982 (Landschaftsschutzgebiete A, Landschaftsschutzgebiete B)
- Laupen: Landschaftsrichtplan vom 05.05.1982 (Landschaftsschutzgebiete a, Landschaftsschutzgebiete b)
- Schwarzwasser: Regionaler Gesamtrichtplan vom 14.03.1983 (Landschaftsschutzgebiete, regionale Konzeptinhalte Landschaft)
- VRB: Teil Naherholung und Landschaft vom 11.05.2005 (Vorranggebiete Landschaft, Weilerzonen)

Genehmigungsvermerke

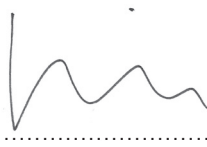
Beschlossen durch die Regionalversammlung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am 27. Oktober 2016

Die Präsidentin: .....


Die Geschäftsführerin:.....

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Bern, 28. November 2016


Die Geschäftsführerin:.....

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung

am.....

Inhalt

1	Einleitung	13
1.1	Ausgangslage und Aufgabenstellung	13
1.2	Aufbau des RGSK	14
1.3	Vorgehen	16
1.4	Perimeter	17
2	Stand Umsetzung RGSK I/AP V + S Bern I und II	21
2.1	Rückblick	21
2.2	Stand der Umsetzung der Massnahmen	21
2.3	Wirkung des RGSK I und der AP V + S Bern I und II	27
2.4	Fazit und Ausblick	28
3	Ist-Zustand, Referenzzustand 2030 und Handlungsbedarf	29
3.1	Siedlung und Landschaft	29
3.2	Verkehr	47
3.3	Handlungsbedarf	59
4	Ziele und Strategie	73
4.1	Übergeordnete Ziele	73
4.2	Leitbild (Struktur und Leitplan)	77
4.3	Ziele und Strategie Siedlung und Landschaft	84
4.4	Ziele und Strategie Verkehr	97
5	Massnahmen	108
5.1	Siedlung und Landschaft	108
5.2	Verkehr	121
6	Schlussfolgerungen: Wirkung und Bewertung des RGSK II	137
6.1	Wirkung Siedlung und Landschaft	137
6.2	Wirkung Verkehr und Verkehrssicherheit	138
6.3	Wirkung des Gesamtpakets	141
6.4	Kosten, Kosten-Nutzen-Verhältnis und Priorisierung Verkehrsmassnahmen	143

Anhang		148
Anhang 1	Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte	149
Anhang 2	Regionale Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete	152
Anhang 3	Vorranggebiete Wohnen und Arbeiten	159
Anhang 4	Angebot an P + R- und B + R-Anlagen	170
Anhang 5	Umsetzungsreporting Massnahmen AP V + S Bern I und II	171
Anhang 6	Abgelöste/noch rechtskräftige Regionalplanungen	183
Anhang 7	Gemeinden der RKBM mit Raumtyp und Wachstum bis 2030	184
Anhang 8	Interessenabwägung Siedlungserweiterungen und Fruchtfolgefleichen	188
Anhang 9	Regionale Landschaftsschutz- und Landschafts- schongebiete gemäss bestehenden teilregionalen Landschaftsrichtplänen	196
Anhang 10	Grundlagenliste	197
Anhang 11	Abkürzungsverzeichnis	204

Zusammenfassung

Richtplan und Agglomerationsprogramm zugleich

Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) ist das zentrale raumplanerische Instrument der Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM. Es dient dazu, die regionale Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsentwicklung mittel- bis langfristig zu lenken und aufeinander abzustimmen.

Das RGSK ist ein behördenverbindlicher Richtplan: Die für die Planung zuständige kommunale Behörde muss die Vorgaben des RGSK in der Ortsplanung berücksichtigen. Die Gemeinden verfügen aber trotzdem über Handlungsspielraum, denn die Gemeindeautonomie in der Ortsplanung bleibt im Rahmen der Gesetzgebung und der übergeordneten Planungen gewahrt.

Das RGSK wird auch als Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Bern beim Bund eingereicht. Dies ist eine Voraussetzung dafür, dass dieser sich finanziell an der Umsetzung von Infrastrukturmassnahmen in der Region Bern-Mittelland beteiligt. Das RGSK der ersten Generation aus dem Jahr 2012 (RGSK I) löste insgesamt über 300 Millionen Franken an Bundesbeiträgen aus.

Aktualisierung und Weiterentwicklung

Das RGSK wird im Vier-Jahres-Rhythmus aktualisiert. Im Frühling 2014 startete die interdisziplinäre Erarbeitung des RGSK der zweiten Generation (RGSK II). Ein erster Meilenstein im Erarbeitungsprozess erfolgte mit der öffentlichen Mitwirkung. Vom 20. April bis am 10. Juli 2015 erhielten die 85 Gemeinden der Region Bern-Mittelland sowie die interessierte Öffentlichkeit Gelegenheit, zum RGSK Stellung zu nehmen. Die Ergebnisse aus der mit 286 Eingaben sehr rege genutzten Mitwirkung wurden in einem separaten Bericht zusammengefasst. Viele der eingebrachten Verbesserungsvorschläge konnten im Rahmen der Bereinigung aufgenommen werden. Von Dezember 2015 bis März 2016 erfolgte die kantonale Vorprüfung. Nach einer weiteren intensiven Bereinigungsrunde wurde das RGSK am 27. Oktober 2016 von der Regionalversammlung der RKBM verabschiedet. Die Genehmigung durch den Kanton folgt Anfang 2017.

Beim RGSK II handelt es sich nicht um eine grundlegende Überarbeitung, sondern vielmehr um eine Aktualisierung und gezielte Weiterentwicklung des RGSK I. Verschiedene Themen, die im RGSK I nur oberflächlich bearbeitet werden konnten, sind im RGSK II vertieft behandelt. Dazu gehören insbesondere die Siedlungsentwicklung nach innen, die regionale Landschaftsentwicklung, die regionale Velonetzplanung, die Verkehrssicherheit und das Verkehrsmanagement.

Raumplanung in Bewegung

Die Erarbeitung des RGSK II erfolgte in einem sehr dynamischen Umfeld: Schon seit einigen Jahren stehen Raumplanungsthemen weit oben auf der politischen Agenda. Verschiedene Volksinitiativen zeugen davon (z. B. Kulturlandinitiative im Kanton Bern). Die Revision des Raumplanungsgesetzes des Bundes löste eine Überarbeitung des kantonalen Richtplans sowie des kantonalen Baugesetzes aus. Ebenfalls revidiert wurde der kantonale Massnahmenplan zur Luftreinhaltung, welcher Auswirkungen auf die im RGSK aufgeführten verkehrsintensiven Vorhaben hat.

Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur

Im Bereich Verkehr wurden auf nationaler Ebene die Finanzierung und der Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) neu geregelt. Damit werden Bahnvorhaben mit dem Bahninfrastrukturfonds und nicht mehr über die Agglomerationsprogramme finanziert. Der neue Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs- Fonds (NAF) wird gegenwärtig noch im Parlament behandelt. Dieser soll den Infrastrukturfonds ablösen. Für die Einführung braucht es nebst der Mehrheit im Parlament auch noch die Zustimmung durch das Volk.

Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan

Die RKBM übernimmt die Wachstumsziele des kantonalen Richtplans, denn die jüngste Entwicklung der Wohnbevölkerung und der Arbeitsplätze hat die Annahmen aus dem RGSK I bereits übertroffen. Mit dem RGSK II sollen die räumlichen Voraussetzungen für ein Bevölkerungswachstum von 10 Prozent bis 2030 auf rund 440'000 Personen geschaffen werden. Die Anzahl Arbeitsplätze soll im selben Zeitraum um 8,7 Prozent auf knapp 330'000 steigen.

Auch hat der Kanton sein Raumkonzept präzisiert und neue Raumtypen definiert, denen die Gemeinden zugeteilt werden. Das zugestandene Wachstum ist umso höher, je zentraler eine Gemeinde gelegen ist. Hingegen werden dort auch höhere Mindestbebauungsdichten verlangt. Diese zentralitätsbedingten Wachstumsziele wurden bereits dem RGSK I zugrunde gelegt und mussten für die vorliegende Fassung lediglich aktualisiert werden.

Haushälterischer Umgang mit dem Boden

Das übergeordnete Ziel einer nachhaltigen Raumentwicklung ist die haushälterische Bodennutzung. Die RKBM will deshalb mit dem RGSK das Siedlungswachstum begrenzen und konsequent nach innen lenken. Das angestrebte Wachstum soll möglichst im bestehenden Siedlungsgebiet erfolgen. Dies ermöglicht den Erhalt und die nachhaltige Weiterentwicklung von Naturräumen und Kulturlandschaften sowie Erholungs- und Freiräumen. Als weiteres übergeordnetes Ziel will die RKBM die Voraussetzungen für ein leistungsfähiges, sicheres und kostengünstiges Verkehrsnetz schaffen. Dies ist absolut zentral, da das Verkehrsaufkommen in der

Region Bern-Mittelland weiterhin zunehmen wird. Für die Unterstützung der Umsetzung dieser Ziele ergreifen die RKBM und ihre Gemeinden geeignete Kommunikationsmassnahmen.

Regionale Zentralitätsstruktur

Die RKBM strebt eine polyzentrische Entwicklung an: Bern ist ein Zentrum von nationaler Bedeutung. Dieses urbane Kerngebiet besteht aus Teilen der Gemeinden Bern, Bolligen, Ittigen, Köniz, Muri, Ostermundigen und Zollikofen. Die Region soll sich zusätzlich entlang der regional und national bedeutsamen Entwicklungsachsen sowie in den Regionalzentren (Belp, Konolfingen, Laupen, Moosseedorf, Münchenbuchsee, Münsingen, Neuenegg, Oberdiessbach, Riggisberg, Schwarzenburg, Urtenen-Schönbühl, Worb) entwickeln. Gerade letzteren kommt eine wichtige Bedeutung in der Alltagsversorgung zu. Auch übernehmen sie für die umliegenden ländlichen oder Agglomerationsgemeinden überkommunale Funktionen als Arbeits- und Infrastrukturstandorte.

Siedlungsentwicklung nach innen

Um das übergeordnete Ziel der Siedlungsentwicklung nach innen umzusetzen, will die RKBM die künftige Siedlungsentwicklung an zentrale, gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Standorte lenken. Das Bevölkerungswachstum soll dabei in erster Linie in den Gemeinden des urbanen Kerngebiets und den Regionalzentren stattfinden. Für die Berechnung des regionalen Wohnbaulandbedarfs wurden zudem die Vorgaben gemäss kantonalem Richtplan insbesondere in den zentraleren Raumtypen verschärft. Zusätzliche Arbeitsplätze sollen an kantonalen Entwicklungsschwerpunkten (ESP) oder Standorten für verkehrsintensive Vorhaben entstehen. Im ländlichen Raum ist die Siedlungsentwicklung darauf ausgerichtet, eine weitere Abwanderung von Arbeitsplätzen und Wohnbevölkerung zu vermeiden.

Bei der Siedlungsentwicklung steht die Entwicklung von Wohnstandorten im Vordergrund. Denn aus heutiger Sicht kann davon ausgegangen werden, dass die vorhandenen Bauzonenreserven für die Arbeitsnutzung einen guten Teil der Nachfrage bis 2030 abdecken können. Ergänzend braucht es aber an besonders geeigneten Lagen zusätzliche Flächen für Arbeitsstandorte. Im urbanen Kerngebiet ist ferner darauf zu achten, dass die bestehenden Flächen für gewerbliche und/oder industrielle Nutzung erhalten werden können. Zur Deckung des Wohnbaulandbedarfs gilt es zuerst die bestehenden Bauzonen und Innenentwicklungspotenziale (Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete wie Brachen, Baulücken, unternutzte oder sanierungsbedürftige Siedlungen) zu nutzen: Im RSGK II sind insgesamt 42 bereits eingezonte Wohnschwerpunkte von regionaler Bedeutung sowie neu 26 Umstrukturierungs- und 38 Verdichtungsgebiete bezeichnet. Der Wohnbaulandbedarf kann damit aber nicht vollständig gedeckt werden. Punktuelle Einzonungen werden weiterhin nötig sein. Deshalb werden auch 53 Vorranggebiete für die regionale Siedlungserweiterung ausgeschieden. Diese sind einer eingehenden raumplanerischen Abwägung unterzogen und priorisiert worden. Die Gemeinden sind

angehalten, aktiv die Verfügbarkeit und Realisierung all dieser Standorte zu fördern. Dabei sollen sie eine hohe Siedlungsqualität, eine angemessene bauliche Dichte, aber auch ausreichend öffentliche Freiräume sicherstellen.

Abgesehen von den Vorranggebieten zur Siedlungsweiterung wird das Siedlungsgebiet begrenzt. Um eine klare Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet zu erreichen, sind im RGSK II Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung festgesetzt worden.

Landschaftsqualitäten erhalten und weiterentwickeln

Die Region Bern-Mittelland ist geprägt von ausserordentlichen landschaftlichen Qualitäten, die es als wichtigen Standortvorteil zu erhalten gilt. Siedlung und Landschaft sind eng miteinander verzahnt. Ein wichtiges Element sind dabei die verschiedenen Flussräume mit der Aare als Rückgrat. Die Landschaft bildet insgesamt den Rahmen für die künftige Siedlungsentwicklung.

Konzeptionell unterscheidet das RGSK II zwischen der Stadt- und Siedlungslandschaft im urbanen Kern der Region, dem ländlichen Raum und dem «Grünen Band» als dazwischenliegendes Bindeglied. Für das «Grüne Band» typisch sind die vielfältigen, sich oft gegenseitig überlagernden Nutzungen. Das «Grüne Band» soll im Rahmen von Ortsplanungsrevisionen weiter konkretisiert und räumlich gesichert werden. Auch sind überkommunale Planungen anzustreben, um das «Grüne Band» konkret erlebbar zu machen.

Zur Sicherung und Weiterentwicklung der landschaftlichen Qualitäten sind im RGSK II verschiedene Vorranggebiete festgelegt: Die siedlungsprägenden Grünräume in der Stadt- und Siedlungslandschaft sind parkähnliche, teilweise landwirtschaftlich genutzte Freiräume mit engem Bezug zur Siedlung. Vor dem Hintergrund der angestrebten Verdichtung der urbanen Kerngebiete spielen sie eine wichtige Rolle als Naherholungsräume. Bei den Vorranggebieten Naturlandschaften handelt es sich um bundesrechtlich oder kantonale geschützte Landschaften sowie um Gewässer von regionaler Bedeutung. Im Vordergrund steht hier die Erhaltung der Natur und Landschaft, die es aber in Einklang mit der landwirtschaftlichen und der Erholungsnutzung zu bringen gilt. Die Vorranggebiete Kulturlandschaften werden meist land- oder forstwirtschaftlich genutzt. Der Erhalt dieses Kulturlandes und seine flächendeckende Bewirtschaftung sind eine wichtige Voraussetzung für die Sicherung der landschaftlichen Qualitäten und der Produktion von hochwertigen regionalen Produkten. Die Berücksichtigung von Naherholung und Freizeitnutzung und – in Abstimmung mit den bestehenden Instrumenten – die ökologische Aufwertung sind aber auch hier anzustreben.

Weiter werden im RGSK II Wildtierkorridore von überregionaler Bedeutung ausgewiesen. Diese sind weitgehend aus der kantonalen Planung übernommen. Die Vorranggebiete Siedlungstrenngürtel ermöglichen

Sichtbezüge und verhindern ein Zusammenwachsen von angrenzenden Siedlungsgebieten. Als letztes Element sind Erholungsschwerpunkte als Zielorte für Freizeit- und Erholungsaktivitäten bestimmt worden.

Verkehrszunahme vermeiden, Verkehr verlagern und verträglich gestalten

Zur Bewältigung des erwarteten Mehrverkehrs verfolgt die RKBM eine Dreifachstrategie: Zusätzlicher Verkehr soll, wenn immer möglich, vermieden werden. Die angestrebte konzentrierte Siedlungsentwicklung sowie deren Ausrichtung auf das Netz des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs leisten dazu einen wichtigen Beitrag. Aufgrund der weiterhin wachsenden Mobilitätsbedürfnisse lässt sich das Verkehrswachstum jedoch nicht vollständig vermeiden. Deshalb soll ein möglichst grosser Anteil des zusätzlichen Verkehrsaufkommens auf umweltverträgliche Verkehrsmittel verlagert werden. Das bedingt einen gezielten Ausbau des öffentlichen Verkehrs, die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie der kombinierten Mobilität (insbesondere Bike and Ride). Der Strassenverkehr soll verträglich und sicherer gestaltet und nur punktuell ausgebaut werden.

Das RGSK postuliert einen den räumlichen Verhältnissen angepassten Einsatz der Verkehrsmittel. Dies bedeutet etwa, dass dem motorisierten Individualverkehr (MIV) im weniger dicht besiedelten ländlichen Raum bei der Grundversorgung eine wichtigere Bedeutung zukommt als an zentralen Lagen. Dort stehen der öffentliche Nahverkehr sowie der Velo- und Fussverkehr im Vordergrund. Als Rückgrat des regionalen Gesamtverkehrssystems dient das S-Bahnnetz.

Für die weitere Entwicklung der Region Bern-Mittelland von absolut zentraler Bedeutung sind die übergeordneten Massnahmen zur Kapazitätserweiterung im Schienen- und Nationalstrassennetz: Dazu zählen der Ausbau des Bahnhofs Bern (Neubau RBS-Bahnhof, Ausbau Publikumsanlagen, Erweiterung Gleisanlagen) und seiner Zufahrten im Westen und Osten Berns oder im Aaretal sowie die Engpassbeseitigungen auf den Autobahnen rund um Bern. Bis diese teilweise langfristig realisierbaren Massnahmen jedoch greifen, kommt den vielen kleineren Massnahmen auf den bestehenden Infrastrukturen sowie dem Verkehrsmanagement der Region Bern eine grosse Bedeutung zu. All diese Massnahmen leisten ihren Beitrag, die Erreichbarkeit der Region sicherzustellen und eine Überlastung der Verkehrsträger zu vermeiden.

Mit dem Verkehrsmanagement der Region Bern soll der MIV auf Hochleistungsstrassen und Hauptverkehrsachsen gelenkt werden, um ein Ausweichen auf das untergeordnete Strassennetz oder Quartierstrassen zu vermeiden. Zur Entlastung sollen die gezielte Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten (ESP) und Siedlungsschwerpunkten (z. B. Entlastungsstrasse Nord, Münsingen) sowie punktuelle Kapazitätserweiterungen (z. B. Ausbau Scheyenholzkreisel, Worb) beitragen. Zur Erhöhung der Sicherheit und zur Verflüssigung des Verkehrs werden Ortsdurchfahrten,

Stadtstrassen sowie Stadtteilzentren verträglich gestaltet. Ein besonderes Augenmerk legt das RGSK II bei allen Massnahmen auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr.

Mit der Realisierung von ÖV-Knotenpunkten (z. B. Kleinwabern, Liebefeld) werden optimale Umsteigepunkte zwischen der S-Bahn und dem Feinverteiler (Tram, Bus, Fuss- und Veloverkehr) geschaffen. Die zweite Teilergänzung der S-Bahn ermöglicht den bedarfsgerechten Ausbau des Viertelstundentakts (z. B. Flamatt–Bern–Münsingen). Im urbanen Kerngebiet stehen Massnahmen zur Bewältigung des zu erwartenden Nachfragewachstums im Vordergrund (Angebotsverbesserungen und Kapazitätserhöhungen im Tram- und Busverkehr, Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern).

Beim regionalen Veloverkehr geht es darum, die Verkehrssicherheit und den Anteil am Gesamtverkehr zu erhöhen. Dazu sollen bestehende Netzlücken im Alltags- und im Freizeitnetz geschlossen, Routen optimiert und Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umgesetzt werden. Neu im RGSK sind Massnahmen zur Planung und Realisierung von leistungsfähigen Alltagsvelorouten enthalten.

Fazit

Das RGSK leistet mit seiner ganzheitlichen Herangehensweise sowie der abgestimmten Kombination von Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der Region. Es bildet somit eine wertvolle planerische Grundlage, um die Region als attraktiven Lebens- und Naturraum sowie als Wirtschaftsstandort zu stärken und weiterzuentwickeln.

RGSK im WebGIS

Das RGSK besteht aus einem erläuternden Bericht, Massnahmenblättern sowie einer Übersichtskarte. Alle Unterlagen zum RGSK sind zudem auch auf einer dynamischen WebGIS-Plattform unter www.webgis-rkbm.ch zugänglich.

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM hat das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept der zweiten Generation (RGSK II) ab Frühling 2014 erarbeitet. Es baut auf dem RGSK der ersten Generation (RGSK I) aus dem Jahr 2012 auf.

Mit dem RGSK werden die Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsentwicklung im Perimeter der RKBM mittel- bis langfristig aufeinander abgestimmt. Dabei sind regionale raumplanerische Entwicklungsvorstellungen nach einer kantonsweit einheitlichen Methodik (gemäss Leitfaden «RGSK Handbuch») zu erarbeiten und darzustellen.

Als übergeordnete Zielsetzung wird mit dem RGSK eine positive Gesamtentwicklung der Region Bern-Mittelland angestrebt. Obschon nicht alle Gemeinden gleichermaßen direkt von konkreten Massnahmen betroffen sind, sollen mittelfristig die Bevölkerung und die Wirtschaft im gesamten Perimeter von den ermöglichten Entwicklungen profitieren. Die Sicherstellung einer guten Erreichbarkeit der wichtigen Arbeitsplatzgebiete, genügend Entwicklungspotenzial für die Bereiche Wohnen und Arbeiten und die Erhaltung einer weitgehend intakten Landschaft tragen zusammen mit weiteren Faktoren zu einer prosperierenden Wirtschaft und zu Wohlstand in der gesamten Region bei.

Das RGSK II beinhaltet gleichzeitig das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Bern der dritten Generation (AP V + S Bern III). Seine Erarbeitung stützt sich auf die «Weisungen über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation» des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE).

Das RGSK I wurde Ende 2012 vom Kanton genehmigt und ist seither als regionaler Teilrichtplan in Kraft. Gemäss Weisungen des Kantons ist das RGSK im Vier-Jahres-Rhythmus zu überarbeiten. Im Sinne der Planbeständigkeit stellt das RGSK II eine Aktualisierung und gezielte Weiterentwicklung des RGSK I dar. Der Fokus lag auf punktuellen Anpassungen und einer Aktualisierung der Massnahmen. Aufgrund der zwischenzeitlich erfolgten Anpassungen in übergeordneten Instrumenten (RPG-Revision, Revision Kantonaler Richtplan etc.) ergaben sich in einzelnen Themenbereichen trotzdem relativ umfangreiche Anpassungen und Ergänzungen.

Die oben erwähnten Vorgaben von Bund und Kanton gaben bei der Erarbeitung des RGSK II die Richtung vor. Es wurden aber auch der Prüfbericht des Bundes sowie der Vorprüfungsbericht des Kantons zum RGSK I als wichtige Grundlagen beigezogen. Die darin erwähnten Schwachstellen – beispielsweise die Themen Langsamverkehr, Verkehrssicherheit, Landschaft

und Siedlungsentwicklung nach innen – wurden in der Überarbeitung nun soweit möglich behoben. Zudem wurden Aufträge der RKBM aus dem RGSK I aufgenommen und bearbeitet.

Die Erarbeitung des RGSK II erfolgte in einer breit abgestützten Projektorganisation mit Vertretern von Kanton, Gemeinden und externen Fachleuten. Es wird voraussichtlich Anfang 2017 in Kraft treten.

1.2 Aufbau des RGSK

1.2.1 Produkte

Das RGSK besteht aus drei Teilen: einem Bericht, einer Übersichtskarte sowie Massnahmenblättern.

Bericht

Der Bericht zum RGSK II umfasst, neben der Einleitung, fünf Kapitel. Das zweite Kapitel befasst sich mit dem Stand der Umsetzung des RGSK I. Die weiteren Kapitel führen vom Ist-Zustand und dem festgestellten Handlungsbedarf (Kapitel 3) über die Zielsetzungen und Strategie (Kapitel 4) zu den Massnahmen (Kapitel 5). Im sechsten Kapitel wird die Gesamtwirkung des RGSK II untersucht.

Übersichtskarte

In der Übersichtskarte werden vom Kanton vorgegebene Mindestinhalte und weitere räumlich relevante Themen des RGSK im Massstab 1:50'000 (sowie in Ausschnitten im Massstab 1:30'000) dargestellt.

Massnahmenblätter

Die Massnahmen des RGSK sind, wie in einem Richtplan üblich, in Form von Massnahmenblättern festgehalten. Diese beinhalten eine Bewertung und Priorisierung der verschiedenen Massnahmen und geben Auskunft über den Stand der Koordination (Vororientierung, Zwischenergebnis, Festsetzung).

WebGIS

Die Übersichtskarte und alle Massnahmenblätter des RGSK II werden neu auch auf einer WebGIS-Plattform veröffentlicht (www.webgis-rkbm.ch). Im WebGIS können alle Themen ein- und ausgeblendet und beliebige Ausschnitte gedruckt werden.

1.2.2 Verbindlichkeit und Genauigkeit

Das RGSK Bern-Mittelland erfüllt die Funktion eines regionalen Teilrichtplans gemäss Baugesetz (vgl. Art. 98a Abs. 4 BauG). Regionale Teilrichtpläne der Regionalkonferenzen sind behördenverbindlich (vgl. Art. 57 Abs. 1 BauG).

Behördenverbindlich heisst, dass die übergeordneten Vorgaben für die in der Gemeinde zuständige Planungsbehörde – in der Regel die Exekutive – verbindlich sind. Die für die Planung verantwortliche Behörde hat also bei der Vorbereitung der Planungsgeschäfte die Vorgaben aus dem RGSK Bern-Mittelland zu berücksichtigen. Abweichungen von behördenverbindlichen Inhalten sind in den Ortsplanungen möglich, wenn später eine bessere Lösung gefunden wird und diese nicht im Widerspruch zu den Planungszielen des RGSK steht. Die in der Baugesetzgebung verankerte Gemeindeautonomie bleibt dabei unverändert bestehen. Das heisst, dass die Gemeinden im Rahmen der übergeordneten Vorgaben weiterhin für die Nutzungsplanung in ihrem Gebiet verantwortlich sind.

Für die grundeigentümergebundene Umsetzung auf Stufe Gemeinde braucht es den Beschluss der Stimmbevölkerung (Gemeindeversammlung oder Urnenabstimmung) oder – falls vorhanden – des Gemeindeparlaments.

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

Im RGSK Bern-Mittelland wird zwischen erläuterndem Text und behördenverbindlichen Inhalten unterschieden: Behördenverbindlich sind neben den Massnahmenblättern und der Übersichtskarte auch Inhalte aus dem Kapitel 3 (Basisnetze Verkehr) und das gesamte Kapitel 4 (Ziele und Strategie) des Berichts. Behördenverbindliche Inhalte sind mit einem grauen Balken am Seitenrand markiert.

Die behördenverbindlichen Vorgaben in der Übersichtskarte sind nicht parzellenscharf und lassen den Gemeinden im Rahmen der kommunalen Planungen – unter Berücksichtigung der kantonalen Baugesetzgebung – ausreichende Handlungsspielräume.

1.2.3 Bezug zu weiteren Planungen

Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Bern

Das RGSK II beinhaltet das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Bern der dritten Generation. Das AP V + S Bern III baut auf den Agglomerationsprogrammen der ersten und zweiten Generation (AP V + S Bern I und II) auf. Letzteres ist im RGSK I enthalten. Vergleiche dazu Kap. 2.

Das Agglomerationsprogramm deckt jedoch nur einen Teil des Gebiets der RKBM ab. Das RGSK bezieht sich dagegen auf den Perimeter der ganzen Regionalkonferenz Bern-Mittelland. Das RGSK II erfüllt im Perimeter der Agglomeration Bern die Grundanforderungen des Bundes an ein Agglomerationsprogramm. Damit besteht die Möglichkeit, von finanziellen Beiträgen aus dem Infrastrukturfonds des Bundes zu profitieren. In den Kartendarstellungen des RGSK II ist der Perimeter der Agglomeration Bern ausgewiesen. Zudem sind die für das Agglomerationsprogramm relevanten Massnahmen in den Massnahmenblättern speziell gekennzeichnet.

Bestehende Planungsinstrumente der Teilregionen

Im Wirkungsbereich der RKBM bestehen 24 rechtskräftige Planungsinstrumente der ehemaligen Planungsregionen und der Regionalkonferenz (z. B. regionale Richtpläne, Landschaftsentwicklungskonzepte, Stand 15. Juli 2016). Mit der Genehmigung des RGSK II werden etliche davon ganz oder teilweise aufgehoben, da die betroffenen Themen, insbesondere Landschaft und Langsamverkehr, weitgehend im RGSK II integriert sind. Die weiteren Planungsinstrumente bleiben rechtsgültig (vgl. Genehmigungsvermerke und Tabelle im Anhang 6).

Kommunale Planungen

Laufende kommunale Planungen, wie zum Beispiel das Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 der Stadt Bern, werden mit dem RGSK II koordiniert. Im Rahmen der Mitwirkungsvereinbarung zum RGSK II konnten aus vielen Gemeinden, z.B. Konolfingen, Freimettigen oder Zollikofen, noch aktualisierte Planungsstände oder Massnahmen einbezogen werden. Aus dem STEK 2016 der Stadt Bern wurde sowohl im Bereich Siedlung als auch beim Verkehr eine Vielzahl von Inputs und Massnahmen ergänzt.

1.3 Vorgehen

Das Vorgehen, der Zeitplan und die wesentlichen Inhalte des RGSK II sind in den kantonalen Vorgaben zum RGSK festgelegt.

Einbezug Gemeinden und Interessenvertretung

Trotz dem engen zeitlichen Rahmen wurde bei der erfolgten Überarbeitung und Aktualisierung ein grosses Gewicht auf den Einbezug der Beteiligten gelegt. Insbesondere die Gemeinden als Hauptbetroffene der Planung – es handelt sich ja wie im Kapitel 1.2.2 erläutert um ein behördenverbindliches Instrument – wurden mittels Umfragen zu einzelnen Themen, z.B. bezüglich den kommunalen Absichten hinsichtlich Siedlungsentwicklung, stark einbezogen. Zu den Zwischenresultaten fanden im November 2014 anlässlich des Regionstags Workshops statt. In den zuständigen Kommissionen Verkehr und Raumplanung sowie in der Begleitgruppe sind zudem die Sektoren, bzw. die Raumtypen ausgewogen vertreten.

Auch Interessenvertretungen wurden nach Möglichkeiten schon zu einem frühen Zeitpunkt wie im Rahmen der Erarbeitung von Grundlageplanungen (Regionale Velonetzplanung, Landschaftskonzept etc.) angehört. In der Mitwirkung konnten schliesslich nebst Gemeinden und Interessenvertretungen auch weitere interessierte Organisationen sowie Private Anpassungen, Verbesserungen und Ergänzungen vorschlagen.

Entwurf RGSK II (ab Mitte 2014)

Die Erarbeitung des RGSK II startete Mitte 2014. Die inhaltliche Bearbeitung fand in fünf Arbeitspaketen statt:

- Arbeitspaket 1: Aktualisierung Grundlagen und Analyse, Gesamtkoordination, Synthese;
- Arbeitspaket 2: motorisierter Individualverkehr (MIV) / nachfrageorientierte Massnahmen (NM);
- Arbeitspaket 3: öffentlicher Verkehr (ÖV) / kombinierte Mobilität (KM);
- Arbeitspaket 4: Fuss- und Veloverkehr;
- Arbeitspaket 5: Siedlung;
- Arbeitspaket 6: Landschaft (bereits vorgängig bearbeitet).

Öffentliche Mitwirkung, Überarbeitung (Frühling bis Herbst 2015)

Da es sich beim RGSK um ein komplexes Planungsinstrument handelt, dauerte die Mitwirkung länger als üblich. Von der Möglichkeit zur Mitwirkung wurde mit 286 Eingaben sehr rege Gebrauch gemacht. Die Auswertung der Mitwirkungseingaben wird in einem separaten Bericht dokumentiert. Aufgrund der Eingaben wurde der Bericht und die Massnahmen einer intensiven Bereinigung unterzogen. Mit vielen Gemeinden und auch mit etlichen Organisationen fanden im Herbst 2015 Gespräche statt, damit die Eingaben richtig beurteilt und nach Möglichkeit integriert werden konnten.

Prüfungs- und Genehmigungsverfahren (Ende 2015 bis Anfang 2017)

Die Vorprüfung des RGSK II durch den Kanton fand zwischen Dezember 2015 und März 2016 statt. Im Anschluss daran wurde es noch einmal überarbeitet und im Herbst von der Regionalversammlung Bern-Mittelland verabschiedet. Das Agglomerationsprogramm muss bereits Ende 2016 beim Bund eingereicht werden. Die Genehmigung des RGSK II durch den Kanton wird auf Anfang 2017 angestrebt.

1.4 Perimeter

Perimeter RGSK	Der Perimeter des RGSK umfasst die 85 ¹ Gemeinden der Regionalkonferenz Bern-Mittelland.
Perimeter der Agglomeration	Zusätzlich ist der Perimeter der Agglomerationsgemeinden eingezeichnet. Er umfasst auch die zur Region Biel/Bienne-Seeland gehörende Gemeinde Schüpfen sowie die drei Freiburger Gemeinden Bösinggen, Schmitten und Wünnewil-Flamatt. Diese Gemeinden zeigten jedoch auf Anfrage kein Interesse und wurden deshalb im RGSK Bern-Mittelland nicht berücksichtigt. Der Agglomerationsperimeter entspricht der Agglomerationsdefinition des Bundes basierend auf der Mineralölverordnung aus dem Jahr 2007 ² . Die neue Agglomerationsdefinition 2012 des BFS weicht von der bisherigen Definition ab. Für das RGSK II respektive die 3. Generation des Agglomerationsprogramms Bern ist gemäss Weisungen von Bund und Kanton die bisherige Definition zu berücksichtigen.

1 Die Gemeindegrenzen entsprechen dem Stand vom 01.01.2014. Die Gemeinden, die seit 2010 eine Fusion erfahren haben, sind in Abbildung 1 markiert.

2 Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV, 725.116.21).

Raumtypen und
Zentralitäts-
struktur

Der Kanton unterscheidet gemäss kantonalem Richtplan 2030 (Massnahmenblatt C_02) im Perimeter der RKBM vier Raumtypen:

- Urbane Kerngebiete der Agglomerationen;
 - Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen;
 - Zentrumsnahe ländliche Gebiete;
 - Hügel- und Berggebiete. Zusätzlich wird folgende Zentralitätsstruktur unterschieden:
-
- Zentrum 1. Stufe (nationale Bedeutung);
 - Zentren 2. Stufe (kantonale Zentren, im Perimeter RGSK Bern-Mittelland nicht vorkommend);
 - Zentren 3. Stufe (regionale Zentren von kantonaler Bedeutung);
 - Zentren 4. Stufe (regionale Zentren).

Um eine gute Vergleichbarkeit der RGSK im Kanton Bern untereinander und mit dem kantonalen Richtplan zu erreichen, werden die Raumtypen und die Zentralitätsstruktur des RGSK II an die Differenzierung gemäss Richtplan 2030 angeglichen. Die Raumtypen unterscheiden sich damit von jenen des RGSK I. Die RKBM beantragt die Aufnahme von Neuenegg/Flamatt, Oberdiessbach und Riggisberg als Zentren 4. Stufe in den kantonalen Richtplan 2030 (vgl. Abb. 13 und Massnahme S1).

Für die statistischen Auswertungen werden die Raumtypen und Zentren nachfolgend wie folgt zusammengefasst:

- Zentrum 1. Stufe (Stadt Bern);
- Urbane Kerngebiete (jeweils ohne Stadt Bern);
- Zentren 3. und 4. Stufe (Zentren 3. Stufe ausserhalb der urbanen Kerngebiete und Zentren 4. Stufe in Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen);
- Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen (A&E) ohne Zentren
- Zentrumsnahe ländliche Räume;
- Hügel- und Berggebiete.

2 Stand Umsetzung RGSK I/AP V + S Bern I und II

2.1 Rückblick

AP V + S Bern I	In den Jahren 2005 bis 2008 haben der Kanton und die Stadt Bern gemeinsam mit dem damaligen Verein Region Bern (VRB) und der Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK) das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Bern der ersten Generation erarbeitet.
Gründung Regionalkonferenz Bern-Mittelland	Die durch die Agglomerationspolitik des Bundes ausgelöste Dynamik wurde im Kanton Bern genutzt: Mit der «Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit» (SARZ) und der Schaffung von Regional-konferenzen konnte die Agglomerationspolitik auf eine fortschrittliche und verbindliche Grundlage gestellt werden. Der VRB und die RVK sind in der Folge organisatorisch in der Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM aufgegangen. Diese hat am 1. Januar 2010 ihre operative Tätigkeit aufgenommen. Die RKBM nimmt seither überkommunale Aufgaben unter anderem in den Bereichen Raumplanung und Verkehr wahr. Die RKBM hat zwischen 2010 und 2012 auf der Grundlage der kantonalen Vorgaben (kantonaler Richtplan, Gesamtmobilitätsstrategie, Vorgaben RGSK etc.) das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland der ersten Generation (RGSK I) erarbeitet, das auch das Agglomerationsprogramm der zweiten Generation (AP V + S II) enthält.
RGSK I und AP V + S Bern II	

2.2 Stand der Umsetzung der Massnahmen

Die AP V + S Bern I und II enthalten Massnahmen, die in den Zuständigkeitsbereich des Kantons, der jeweils betroffenen Gemeinden und der Regionalkonferenz fallen. Aus dem AP V + S Bern I sind einzelne Massnahmen bereits in der Umsetzung. Bei anderen steht der Baubeginn kurz bevor. Die Umsetzung der Massnahmen aus dem AP V + S Bern II wurde nach der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung zwischen Bund und Kanton vom 27. Mai 2015 in Angriff genommen. Der detaillierte Umsetzungsstand der einzelnen Massnahmen befindet sich im Anhang 5.

2.2.1 Dringliche Massnahmen

Das «Tram Bern-West» und der Umbau des Wankdorfplatzes, die beiden dringlichen Massnahmen aus dem AP V + S Bern I, sind umgesetzt und leisten einen grossen Beitrag zu einer leistungsfähigen und verträglichen Erschliessung der Region Bern-Mittelland.

2.2.2 Massnahmen Siedlung und Landschaft

Siedlung	In den Jahren 2012 und 2013 stand im Bereich Siedlung die Massnahme S2 «Umsetzung Zielszenario» im Fokus. Mit der Informationskampagne «Boden gutmachen: Eine Diskussion zu Wachstum, Bautätigkeit und Entwicklung in der Region Bern-Mittelland» gelang es, die Thematik einerseits den internen Ansprechgruppen und andererseits auch einer breiten
----------	---

Öffentlichkeit näher zu bringen. Die Resonanz anlässlich von verschiedenen öffentlichen Anlässen und vor allem in den Medien war hoch. Trotz eines verhältnismässig bescheidenen Budgets konnte die RKBM damit ein für die Entwicklung der Region wichtiges Thema setzen. Der Abschluss der Informationskampagne erfolgte mit einer öffentlichen Ausstellung im Kornhaus Bern. Damit die Sensibilisierung der Öffentlichkeit aber weitergeführt werden kann, sollen auch zukünftig Aktivitäten in diesem Bereich stattfinden. Das Massnahmenblatt S2 «Umsetzung Zielszenario» wird deshalb in aktualisierter Form auch im RGSK II (AP V+S Bern III) weitergeführt. Inhaltlich wird die Thematik «Siedlungsentwicklung nach innen» im Fokus stehen. Ein entsprechendes, grösser angelegtes mehrjähriges Projekt unter dem Titel «Innenentwicklungspotenziale aktivieren» wird zurzeit (2016) vorbereitet und 2017/2018 durchgeführt.

Die Massnahmen S1 «Regionale Zentralitätsstruktur», S3/S4 «Schwerpunkte und Erweiterungen Wohnen/Arbeiten» und insbesondere S5 «Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete» (Siedlungsentwicklung nach innen) hat die RKBM schwerpunktmässig 2014/2015, im Rahmen der Erarbeitung des RGSK II, weiterentwickelt und vertieft. Mit einer WebGIS-basierten Umfrage sowie quantitativen und qualitativen Analysen konnte sie zudem die Angaben aus dem RGSK I verifizieren und aktualisieren. Resultat dieser Weiterentwicklung ist – dank Priorisierung nach strengen Kriterien – eine gegenüber dem RGSK I (AP V+S Bern II) deutlich reduzierte Anzahl (und Fläche) an potenziellen Siedlungserweiterungsgebieten. Im gleichen Zuge wurden gegen hundert potenzielle neue Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete von regionaler Bedeutung erhoben und aufgenommen. Aufgrund der seit dem RGSK I verbesserten Datengrundlage können zudem bezüglich theoretischem Bedarf, bestehenden Reserven und notwendigen Massnahmen (Innenentwicklung, Siedlungserweiterungen) im RGSK II deutlich verlässlichere Angaben gemacht werden.

Aus dem Massnahmenblatt S3 «Schwerpunkte Wohnen/Arbeiten) aus dem RGSK I wurden ca. 20 Gebiete, welche in der Zwischenzeit realisiert worden sind, entlassen (Schönberg Ost, Bern; Stegmätteli, Laupen; Eisen-gasse, Bolligen etc.). Zudem fand auch in einigen Entwicklungsschwerpunkten (ESP) des Kantons eine rege Bautätigkeit statt, z. B. Wankdorf, Ausserholigen und Liebefeld/Köniz. Die Bemühungen hinsichtlich der Nutzung von bestehenden Bauzonenreserven, insbesondere an aus raumplanerischer Sicht günstigen Lagen, müssen auch zukünftig mit voller Energie weitergeführt werden. Die Massnahme S3 wird folglich im RGSK II weitergeführt und das Thema Baulandmobilisierung im Rahmen des oben erwähnten Projekts «Innenentwicklungspotenziale aktivieren» ebenfalls angeschnitten.

Landschaft

2013 bis 2014 erstellte die RKBM mit dem Projekt «Landschaft: Natur, Landwirtschaft und Erholung» eine grundlegende Vertiefungsarbeit für den Bereich Landschaft. In einem partizipativen Prozess mit den Gemeinden und begleitet von Expertengremien wurde die Landschaftsthematik weiterentwickelt. Die Resultate dieser Arbeit, namentlich die regionalen

Siedlungsbegrenzungen (S6), das «Grüne Band» (L2), die Vorranggebiete Natur- und Kulturlandschaften, Siedlungstrenngürtel, Wildtierkorridore und siedlungsprägende Grünräume (L3 bis L7) sowie das Thema Erholungsschwerpunkte (L8) sind ins RGSK II eingeflossen. Damit verfügt die RKBM nun gegenüber dem Stand RGSK I über massgeblich vertiefte und vor allem verbindlichere Aussagen im Bereich Landschaft.

2.2.3 Massnahmen öffentlicher Verkehr

STEP-Projekte

Die Projekte aus dem STEP-Angebotsschritt 2025 sind Voraussetzung für die Umsetzung des Zielkonzepts der 2. Teilergänzung der S-Bahn Bern. Das BAV hat Schwierigkeiten bei der Einhaltung des Zeit- und Kostenrahmens einiger wichtiger Massnahmen auf dem Normalspurnetz bekanntgegeben, die nach heutigem Planungsstand Verzögerungen von bis zu fünf Jahren für die Einführung des Viertelstundentakts der S-Bahn zwischen Flamatt–Bern–Münsingen sowie zwischen Bern–Köniz haben können. Es handelt sich um die Projekte Entflechtung Holligen, Ausbau Westkopf Bahnhof Bern und Ausbau Aaretal (Gümligen–Münsingen). Das BAV hat eine Task Force eingesetzt, in der auch der Kanton Bern vertreten ist. Die Task Force hat die Aufgabe, bis Ende 2016 einen Vorschlag zur Umsetzung des Angebotsschritts 2025 zu erarbeiten.

Auf dem Meterspurnetz kommen die Massnahmen für den Angebotsschritt 2025 planmässig voran: Doppelspur Jegenstorf–Grafenried, Doppelspurabschnitt Büren zum Hof–Bätterkinden Süd und Wendegleis Bätterkinden. Voraussichtlich Ende 2020 wird das Angebotskonzept mit beschleunigtem Regioexpress Bern–Solothurn und verlängerter S8 Bern–Jegenstorf–Bätterkinden im Halbstundentakt umgesetzt.

Zukunft Bahnhof Bern

Der Ausbau des Bahnhofs Bern ist eine zentrale Massnahme für die ganze Region und darüber hinaus. Für den ersten Ausbauschnitt «Zukunft Bahnhof Bern» (ZBB) (Neubau Tiefbahnhof RBS und Publikumsanlagen SBB sowie Zugang Bubenberg) sind im August 2015 die entsprechenden Auflageprojekte dem Bundesamt für Verkehr eingereicht worden. Die Bauarbeiten beginnen voraussichtlich im Frühjahr 2017. Die Planungsarbeiten für die Neugestaltung der Verkehrsführung auf dem Bubenbergplatz und für die seitliche Erweiterung des Bahnhofs Bern kommen planmässig voran. Die Entflechtung Wylerfeld ist im Bau und soll 2022 in Betrieb genommen werden.

Tram Region Bern

«Tram Region Bern» ist eine zentrale Massnahme des Agglomerationsprogramms Bern. Das Gesamtprojekt fasst die A1-Massnahmen «Umstellung Buslinie 10 nach Köniz–Schliern» und «Tram Ostermundigen–Rüti» sowie die B2-Massnahme «Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern» zusammen. Die Projekte zu neuen Tramlinien werden ergänzt durch Platzneugestaltungen, ein übergeordnetes Verkehrsmanagement sowie den ÖV-Knoten Ostermundigen.

In der Volksabstimmung vom 28. September 2014 wurden in Köniz und Ostermundigen die kommunalen Kostenanteile an den Tramlinien abgelehnt, womit «Tram Region Bern» nicht wie ursprünglich vorgesehen realisiert werden kann. Die «Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern» wurde angenommen. Am 3. April 2016 beschloss das Stimmvolk der Gemeinde Ostermundigen, eine angepasste Variante des Tramprojekts umzusetzen. Dementsprechend werden die Planungen für den östlichen Abschnitt wieder aufgenommen.

In einer Studie wurden Angebotsmassnahmen definiert, welche die Kapazitätsprobleme auf der Buslinie 10 für den kurzfristigen Zeithorizont bis 2021 entschärfen. Dieses optimierte Angebot fliesst in das Regionale Angebotskonzept des öffentlichen Verkehrs 2018–2021 ein und wird voraussichtlich auf das Fahrplanjahr 2018 umgesetzt. Es stellt eine gute Übergangslösung dar, vermag längerfristig die Kapazitätsengpässe auf der Buslinie 10 aber nicht zu beheben. Für die Umsetzung des Tramprojekts auf dem Ast Ostermundigen laufen nach der Annahme der Initiative in Ostermundigen Abklärungen betreffend Planung und Finanzierung. Es muss sichergestellt werden, dass auch mit der von Ostermundigen vorgeschlagenen Projektanpassung (verkürzte Tramlinie und Erschliessung des Quartiers Rüti mittels Bus statt Tram) der erwünschte Nutzen erzielt werden kann. Für den Ast Köniz werden planerische Abklärungen zeigen müssen, wie mittel- bis längerfristig die optimale Feinverteiler-Erschliessung aussieht.

Verschiedene Teilprojekte aus «Tram Region Bern» werden bereits umgesetzt. Mit der aktuellen Baustelle zur Neugestaltung und Sanierung Eigerplatz entsteht bis Mitte 2017 ein neues attraktives Stadtteilzentrum. Die Umgestaltung des Viktoriaplatzes wird realisiert im Rahmen des Gesamtprojekts «Dr nöi Breitsch», das sich bereits in Umsetzung befindet. Diese Teilprojekte sind mit einer späteren Realisierung einer Tramlinie Richtung Köniz bzw. Ostermundigen kompatibel. Das Verkehrsmanagement auf der Linie 10 zwischen Köniz und Ostermundigen wird zurzeit projektiert. Damit sollen die Verspätungen minimiert und die Betriebsstabilität erhöht werden.

Die Massnahme «Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern» wird weiterverfolgt und soll im A-Horizont (2019–2022) umgesetzt werden. Die Siedlungsentwicklung im Gebiet Kleinwabern ist planerisch so weit fortgeschritten wie möglich. Der nächste, noch nicht abgeschlossene Schritt sind die entsprechenden Einzonungen in der Gemeinde Köniz. Bedingung für die Einzonungen ist die Verlängerung der Tramlinie 9, damit der hohe angestrebte ÖV-Anteil erreicht werden kann.

ÖV-Knoten
Ostermundigen

Der «ÖV-Knoten Ostermundigen» geniesst unabhängig vom Tramprojekt hohe Priorität bei allen Beteiligten. Der Kanton Bern, die Gemeinde Ostermundigen und die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) treiben dieses Projekt gemeinsam voran. Dabei gilt es, das Projekt mit den mittelfristig geplanten Ausbauten auf SBB-Seite und dem Projekt «Tram Bern–Ostermundigen» zu koordinieren.

2.2.4 Massnahmen motorisierter Individualverkehr

Verkehrssanierung
Worb, Knoten
Papiermühle
Ittigen

Aus dem AP V + S Bern I befindet sich die «Verkehrssanierung Worb» in Umsetzung. Mit der Inbetriebnahme am 17. September 2016 trägt dieses Grossprojekt massgeblich zur Aufwertung des Ortszentrums von Worb bei, da der Durchgangsverkehr künftig nicht mehr durch das Zentrum geleitet wird. Der «Knoten Papiermühle» in Ittigen wird zurzeit umgebaut. Das Projekt beinhaltet eine verträgliche Strassenumgestaltung nach «Berner Modell». Weiter ist bei den Massnahmen zur Verkehrssicherheit das Vorprojekt für die Korrektur der Freiburgstrasse im Wangental abgeschlossen.

Weitere Massnahmen zu Ortsdurchfahrten

Vom Massnahmenpaket «Verträgliches Strassennetz» wird die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt Urtenen-Schönbühl voraussichtlich 2017 abgeschlossen. In Münchenbuchsee ist der Strassenplan für den neuen Kreisel Schönbrunnen inkl. Busbevorzugung in Arbeit. Da keine Einsprachen vorliegen, sollte das Vorhaben wie geplant 2017 umgesetzt werden können. Die weiteren Projekte in diesem Massnahmenpaket erfahren kleine bis grössere zeitliche Verzögerungen insbesondere infolge von Abhängigkeiten zu anderen Projekten. Die Projektierungen werden planmässig vorangetrieben.

Folgende Massnahmen zur Erhöhung der Verträglichkeit der Ortsdurchfahrten sind abgeschlossen: die Sanierung der Käsestrasse in Belp sowie der Neubau der Dorfbachbrücke und die Anpassung der Kantonsstrasse in Schwarzenburg.

Die Sanierung der Ortsdurchfahrt Biglen wird wie geplant ab 2017 in Angriff genommen. Die 1. Etappe der Umgestaltung der Bolligen-/Krauchtalstrasse in Bolligen wird momentan realisiert, die Hauptarbeiten werden 2017 ausgeführt. In Muri bei Bern ist die Sanierung beim Schloss ab Frühling 2018 geplant; die Strassenkorrektur bei Haco-Scheyenholz in Gümli-Gen erfolgt ab 2018/2019.

Hochleistungsstrassen

Bei den Massnahmen auf den Hochleistungsstrassen hat der Bund die Federführung (vgl. Kap. 5.2.1).

2.2.5 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Regionale
Velonetzplanung

Die Region Bern-Mittelland sieht ein grosses Potenzial nicht nur im lokalen, sondern auch im regionalen Veloverkehr. 2014 wurde die regionale Velonetzplanung, die als Planungsmassnahme aus dem 2. Agglomerationsprogramm, respektive dem RGSK I stammt, abgeschlossen. Sie lokalisierte Schwachstellen wie Netzlücken und definierte regionale Velokorridore. Für mehrere Schwachstellen und Netzlücken wurden bereits in früheren Agglomerationsprogrammen Massnahmen entwickelt. Mit dem dritten Agglomerationsprogramm werden zur Behebung der Schwachstellen und Netzlücken umfassend Massnahmen entwickelt. Wie nachfolgend

beschrieben, wird insbesondere auf zusammenhängende Netze geachtet, deren Umsetzung gezielt voranzutreiben ist, um die regionale Bedeutung des Veloverkehrs zu stärken.

Velo-Offensive
Stadt Bern

Im Rahmen der «Velo-Offensive» hat die Stadt Bern die Vision formuliert, Velohauptstadt zu werden, und sich das Ziel gesetzt, den Veloanteil von 11 auf 20 Prozent zu erhöhen. Hierbei ist ein Gesamtkonzept entstanden, welches für die Förderung einer nachhaltigen Mobilität auf mehreren Ebenen ansetzt und dabei sowohl laufende wie auch neue Massnahmen beinhaltet. Die Velo-Offensive integriert also die Planungen der Stadt Bern aus der 1. und 2. Generation. Die Planung eines Velohaupttroutennetzes mit hohem Standard stellt im Bereich der Strasseninfrastruktur ein zentrales Element dar. Die Vernetzung der Velohaupttrouten für den Alltagsverkehr bietet in Anbetracht des wachsenden Marktanteils der E-Bikes insbesondere in der Agglomeration ein grosses Potenzial für den Veloverkehr, auch für Distanzen über 10 km. Hierbei arbeiten die Gemeinden der Kernagglomeration verstärkt zusammen und treiben die Planung und Umsetzung von Velohaupttrouten voran. Im Rahmen der «Erhöhung Verkehrssicherheit Nordring» konnte im Juni 2016 die erste «Velohauptroute Wankdorf» eröffnet werden. In Planung sind Abklärungen zur Linienführung von Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard in der Agglomeration. Eine erste gemeindeübergreifende Velohauptroute Bern–Köniz wird 2017 in Betrieb genommen. Diese Route und die Schliessung weiterer Netzlücken werden über das Massnahmenpaket «Bern/Köniz»: Schliessung von Netzlücken» aus dem AP V + S Bern I realisiert.

Wesentliche planerische Änderungen erfolgen bei der im AP1 eingereichten Massnahme 351.027 «Bern, Erhöhung Verkehrssicherheit Thunstrasse–Buchserplatz». Die ursprüngliche LV-Massnahme hat sich zu einer Gesamtanierung entwickelt, die auch die Gleissanierung beinhaltet und einen erweiterten Perimeter (von Thunstrasse West bis Freudenbergerplatz) umfasst. Im erweiterten Projekt, dessen Ausschreibung bis zur Umsetzung im Sommer 2016 erfolgte, werden auch behindertengerechte Tramhaltestellen erstellt. Die ausgewiesenen Kosten sind aufgrund der Projekterweiterung wesentlich höher.

Veloparkierung

Am Bahnhof Bern konnte im Rahmen der Massnahme «Velostation Bahnhof Bern» im März 2016 die Velostation Schanzenpost mit rund 1'000 Veloabstellplätzen eröffnet werden. Diese Massnahme konnte deutlich günstiger realisiert werden als ursprünglich geplant, so dass nun noch weitere Abstellplätze aufgenommen werden können. Die Velostation Schanzenpost trägt mit den bereits bestehenden Velostationen Milchgässli (500), Bollwerk (200) und Schanzenbrücke (140) dazu bei, dass die Zugänge zur Bahn weiter verbessert werden. Die angestrebte Erhöhung des Veloanteils bedingt auch eine starke Zunahme von Veloabstellplätzen an strategischen Orten. Der Bahnhof Bern ist mit dem geplanten Ausbau «Zukunft Bahnhof Bern» (ZBB) der zentrale Ort für das multimodale Umsteigen. Im Rahmen einer strategischen Planung «Veloabstellplätze Bahnhof Bern», einem Begleitprojekt von ZBB, werden Standorte für weitere Velostationen auch in der Agglomeration ermittelt, um mit dem Bedarf

für die kombinierte Mobilität Schritt zu halten. In der Region konnten beispielsweise die Veloparkierung am Bahnhof Belp realisiert und zahlreiche B + R-Anlagen verbessert werden. Dadurch wird die kombinierte Mobilität zunehmend attraktiver.

Massnahmen am Netz

Des Weiteren sind zahlreiche weitere Projekte aufgegleist worden, die zum Schliessen von Netzlücken und einer Erhöhung der Attraktivität und Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs beitragen; u.a. die neue LV-Verbindungen «Muhlernstrasse–Stapfenstrasse» in Köniz oder zwischen Uettligen und Zollikofen. Im Rahmen der Pakete «Querungshilfen und Trottoirabsenkungen» und «Verkehrsberuhigung und Platzgestaltungen» konnten in der Stadt Bern zahlreiche Massnahmen umgesetzt werden, welche die Attraktivität für den Fussverkehr verbessern, die Schulwegsicherheit erhöhen und insbesondere auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und älteren Menschen zu Gute kommen.

2.3 Wirkung des RGSK I und der AP V + S Bern I und II

Verkehr

Die Strategie, Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und verträglich zu gestalten, hat sich bewährt. Raumplanerische Massnahmen wie auch Massnahmen zur Optimierung des Fuss- und Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs erhalten dabei eine wichtige Bedeutung. Die aufgezeigte Umsetzung von einzelnen Massnahmen sowie die Weiterentwicklung im Rahmen des RGSK II verdeutlichen dies.

Siedlung

Im Bereich Siedlung konnten mit den Vorgängerinstrumenten wichtige Themen gesetzt und Grundlagen geschaffen werden. Durch das erstmalige Zusammenfügen einer Gesamtstrategie für den kompletten Perimeter der RKBM und das Festlegen von Stossrichtungen für die Siedlungsentwicklung entstand eine äusserst wertvolle Basis für weitere Arbeiten. Einerseits gaben diese den Anstoss für die öffentliche Diskussion der Themen Wachstum, Bautätigkeit und wirtschaftliche Entwicklung im Rahmen des Projekts «Boden gutmachen». Andererseits besteht damit eine gute Grundlage für die in den letzten Jahren nun erfolgten Vertiefungsarbeiten im Bereich Siedlungsentwicklung.

Landschaft

Der Teil Landschaft wurde im RGSK I hauptsächlich auf einer übergeordneten, strategischen Ebene behandelt. Durch die im RGSK I formulierten Bearbeitungsaufträge konnten die notwendigen Impulse für die Weiterentwicklung im Bereich Landschaft gegeben werden. Das Resultat davon sind die nun im RGSK II neu enthaltenen Massnahmen L2 bis L8. Weiter konnten wichtige Elemente bereits in kommunale Planungen einfliessen (z. B. Umsetzung Grünes Band in Köniz und Kehrsatz).

Reifegrad

Bei der Erarbeitung des AP V + S Bern I wurde teilweise von zu optimistischen Zeitplanungen ausgegangen. Diese Erkenntnis führte in der Erarbeitung des AP V + S Bern II dazu, dass nur Massnahmen mit ausreichendem Reifegrad berücksichtigt wurden.

2.4 Fazit und Ausblick

Die Umsetzung der Massnahmen des RGSK I respektive der AP V + S I und II erfolgt konsequent. Der überwiegende Teil der Massnahmen ist auf Kurs; viele wichtige infrastrukturelle Massnahmen konnten bereits umgesetzt werden. Hindernisse ergaben sich insbesondere durch veränderte Rahmenbedingungen einzelner Projekte, die zu zeitlichen Verzögerungen bei der Realisierung führen oder sogar grundlegende Projektanpassungen zur Folge hatten.

Eine abschliessende Beurteilung der Wirkung der A-Massnahmen des RGSK I respektive des AP V + S Bern II wird erst nach Inbetriebnahme der Schlüsselmassnahmen möglich sein. Bereits jetzt kann hingegen festgestellt werden, dass die von Kanton und Regionalkonferenz verfolgten Strategien richtig gewählt sind und weiterverfolgt werden. Dies betrifft im Verkehr vor allem Massnahmen zur Förderung des ÖV, des Fuss- und Veloverkehrs sowie Strassenprojekte, die primär der Verträglichkeit und der Verkehrssicherheit dienen.

Mit dem RGSK I erfolgte im Perimeter der RKBM erstmals eine koordinierte Siedlungs- und Landschaftsentwicklung über Gemeindegrenzen hinweg. Aufgrund der langen Planungs- und Umsetzungsprozesse in diesen Bereichen wird sich die Wirkung des Programms wohl erst in zehn bis zwanzig Jahren voll entfalten. Bereits heute lässt sich aber feststellen, dass die Gemeinden mit den Arbeiten am RGSK und den prozessbegleitenden Veranstaltungen und Informationskampagnen für die Notwendigkeit der überkommunalen Ansätze sensibilisiert werden konnten. Die Thematik «Siedlungsentwicklung nach innen» ist bereits im vorliegenden RGSK II ein Hauptthema und wird mit grosser Wahrscheinlichkeit auch zukünftig im Fokus bleiben. Wichtige regionale Grundlagen in diesem Bereich liegen nun vor und müssen in Zusammenarbeit zwischen Gemeinden, Region und Kanton zur Umsetzung gebracht werden.

Die Trägerschaft des RGSK II respektive des AP V + S Bern III ist überzeugt, dass mit dem vorliegenden Dossier die Schwächen der vorhergehenden Generation behoben, die Stärken erhalten und Verbesserungen erreicht werden können.

3 Ist-Zustand, Referenzzustand 2030 und Handlungsbedarf

3.1 Siedlung und Landschaft

3.1.1 Ist-Zustand Siedlung

Bevölkerungsentwicklung

Zwischen 2007 und 2013 ist die Bevölkerungszahl im Perimeter der Regionalkonferenz Bern-Mittelland um 17'484 Personen auf 399'002 gestiegen (+4,6 Prozent). In allen Raumkategorien ausser den Hügel- und Berggebieten (-3,6 Prozent) nahm die Bevölkerung zu. Während in der Stadt Bern die Einwohnerzahl zwischen 1997 und 2007 noch abnahm, stieg sie zwischen 2007 und 2013 um 6'190 Personen (+5 Prozent). Auch das übrige urbane Kerngebiet erfuhr seit 2007 mit plus 5,2 Prozent ein relativ starkes Wachstum. Die Zentren der 3. und 4. Stufe sowie die Gemeinden im Agglomerationsgürtel und auf den Entwicklungsachsen (A&E) erfuhren im aktuellen Betrachtungsraum ein Bevölkerungswachstum von rund 4,5 Prozent. Es ist damit etwas weniger stark ausgefallen als zwischen 1997 und 2007. Die zentrumsnahen ländlichen Gemeinden hingegen verzeichneten mit 3,2 Prozent ein etwas stärkeres Bevölkerungswachstum als noch zwischen 1997 und 2007 (+2,9 Prozent).

Raumtyp	1997	2007	2013	Differenz 97–07		Differenz 07–13	
				absolut	prozentual	absolut	prozentual
Zentrum 1. Stufe	124'412	122'658	128'848	-1'754	-1,4%	6'190	5,0%
Urbane Kerngebiete	89'723	91'327	96'066	1'604	1,8%	4'739	5,2%
Zentren 3. und 4. Stufe	70'860	75'831	79'401	4'971	7,0%	3'570	4,7%
A&E ohne Zentralität	43'336	46'521	48'665	3'185	7,3%	2'144	4,6%
Agglomerationsperimeter*	325'819	334'158	350'585	8'339	2,6%	16'427	4,9%
Zentrumsnahe ländliche Räume	35'199	36'225	37'387	1'026	2,9%	1'162	3,2%
Hügel- und Berggebiete	9'255	8'956	8'635	-299	-3,2%	-321	-3,6%
Region Bern-Mittelland	372'785	381'518	399'002	8'733	2,3%	17'484	4,6%

Tab. 1 Entwicklung ständige Wohnbevölkerung 1997–2013 nach Raumtypen gemäss kantonalem Richtplan 2030 (Stand Gemeinden: 1. Januar 2014).

* Agglomerationsperimeter: umfasst alle Agglomerationsgemeinden gemäss MinVV, die innerhalb der RKBM liegen. Die ebenfalls zur Agglomeration Bern zählenden Gemeinden Schüpfen, Bösingen, Schmitten und Wünnewil-Flamatt wurden statistisch nicht ausgewertet.

Die Analyse der Bevölkerungszahlen nach ÖV-Güteklassen für das Jahr 2013³ zeigt, dass im Agglomerationsperimeter mehr als die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner über eine gute bis sehr gute ÖV-Erschliessung (Güteklassen A oder B) verfügen. Weniger als 10 Prozent der Bevölkerung verfügen über keine oder nur eine marginale ÖV-Erschliessung.

	A	B	C	D	tiefere/ keine ÖV- GK	Total
Bevölkerung	103'699	98'292	76'787	52'749	29'422	360'949
Anteil	28,7%	27,2%	21,3%	14,6%	8,2%	100,0%

Tab. 2 Einwohner nach ÖV-Güteklassen. Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung 2014.

Arbeitsplatzentwicklung

Die Zahl der Arbeitsplätze im 2. und 3. Sektor nahm zwischen 2005 und 2012 im Perimeter der RKBM um 7 Prozent zu. Die grösste Zunahme mit 18'072 Arbeitsplätzen (+8,1 Prozent) gab es in den urbanen Kerngebieten: Allein in der Stadt Bern sind 11'022 zusätzliche Arbeitsstellen entstanden (+6,3 Prozent). Im übrigen urbanen Kerngebiet betrug das Wachstum sogar 14,7 Prozent. Während die Beschäftigtenzahl auch in den Zentren 3. und 4. Stufe zunahm (+4,7 Prozent), sank sie im Agglomerationsgürtel und auf den Entwicklungsachsen leicht. Eine starke Abnahme der Arbeitsplätze ist in den Hügel- und Berggebieten zu verzeichnen (-8,3 Prozent).

Raumtyp	2005	2012	Differenz 2005–2012 absolut	prozentual
Zentrum 1. Stufe	173'822	184'844	11'022	6,3%
Urbane Kerngebiete	48'073	55'123	7'050	14,7%
Zentren 3. und 4. Stufe	38'046	39'831	1'785	4,7%
A&E ohne Zentralität	11'496	11'331	-165	-1,4%
Agglomerationsperimeter	267'992	287'577	19'585	7,3%
Zentrumsnahe ländliche Räume	8'931	9'059	128	1,4%
Hügel- und Berggebiete	1'936	1'775	-161	-8,3%
Region Bern-Mittelland	282'304	301'963	19'659	7,0%

Tab. 3 Entwicklung Arbeitsplätze (2./3. Sektor) 2005–2011⁴ nach Raumtypen gemäss kantonailem Richtplan 2030.

- Quelle: Einwohner: BFS, STATPOP, Stand vom 31. Dezember 2013, Hektardaten. ÖV-Güteklassen: HAFAS-Fahrplan 2013/14. Die Abweichung der Gesamteinwohnerzahl im Agglomerationsperimeter ergibt sich aus der Nichtberücksichtigung der Gemeinden Böisingen, Schmitthen, Wünnewil-Flamatt und Schüpfen im RGSK sowie der Berücksichtigung der Gesamtgemeinde Fraubrunnen (inklusive fusionierte Gemeindeteile).
- Quelle: BFS, STATENT. Die Zahlen von 2005 basieren auf Schätzungen. Für das Jahr 2012 lagen zum Zeitpunkt der Erarbeitung erst provisorische Zahlen vor. Die Zahlen des RGSK I basieren auf der eidgenössischen Betriebszählung 1995/2005, weshalb keine direkte Vergleichbarkeit gegeben ist.

Die Analyse der Beschäftigten im Agglomerationsperimeter nach ÖV-Güteklassen für das Jahr 2013⁵ zeigt, dass mehr als die Hälfte der Beschäftigten am Arbeitsplatz über eine sehr gute ÖV-Erschliessung (Güteklasse A) verfügen. Nur 5 Prozent der Beschäftigten verfügen am Arbeitsplatz über keine oder eine sehr schlechte ÖV-Erschliessung.

	A	B	C	D	tiefere/ keine ÖV- GK	Total
Beschäftigte	164'321	66'943	33'578	16'944	14'880	296'666
Anteil	55,4%	22,6%	11,3%	5,7%	5,0%	100,0%

Tab. 4 Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen. Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung 2014.

Bauzonenreserven

Erhebung

Die Gemeinden der Region Bern-Mittelland haben im Rahmen einer kantonsweiten Erhebung ihre unüberbauten Bauzonen überprüft. Die daraus resultierenden Bauzonenreserven sind in Tabelle 5 dargestellt.

Raumtyp	Fläche total (ha)	Unbebaute Wohnzonen Misch- und Kernzone (ha)	Unbebaute Arbeitszonen (ha)
Zentrum 1. Stufe	26	17	9
Urbane Kerngebiete	81	56	25
Zentren 3. und 4. Stufe	103	63	40
A&E ohne Zentralität	47	37	10
Agglomerationsperimeter	240	169	71
Zentrumsnahe ländliche Räume	62	51	11
Hügel- und Berggebiete	17	15	2
Total Region Bern-Mittelland	336	239	97

Tab. 5 Unüberbaute Parzellen gemäss kantonalen Erhebung 2015 nach Raumtypen. Die gering bebauten Wohn-/Mischzonen werden in Tab. 6 separat ausgewiesen und sind entsprechend nicht enthalten.

5 Quelle: Beschäftigte: BFS, STATENT, Stand vom 31. Dezember 2012 (provisorische Ergebnisse). ÖV-Güteklassen: HAFAS-Fahrplan 2013/14. Die Abweichung der Beschäftigtenzahl im Agglomerationsperimeter ergibt sich aus der Nichtberücksichtigung der Gemeinden Böisingen, Schmitten, Wünnewil-Flamatt und Schüpfen im RGSK sowie der Berücksichtigung der Gesamtgemeinde Fraubrunnen (inklusive fusionierte Gemeindeteile).

Erhebung	<p>Verdichtungs- und Umstrukturierungspotenziale für Wohnen</p> <p>Das Verdichtungspotenzial in der Region Bern-Mittelland wurde in zwei Schritten erhoben: Zum einen ermittelte die RKBM mit einer Befragung bei den Gemeinden mögliche Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete. Daneben wurden mit einer GIS-Berechnung gering bebaute Parzellen mit Verdichtungspotenzial erhoben.</p>
	<p>Die gering bebauten Parzellen (Bebauungsgrad < 10 Prozent und eine Fläche > 2500 m²) wurden im Zuge der GIS-Berechnung der unbebauten Bauzonen auch erfasst. Da die Parzellen teilweise bebaut sind, wurden im Rahmen einer vorsichtigen Schätzung für die Bilanz davon ausgegangen, dass lediglich 50 Prozent der Fläche (44 ha, vgl. Tabelle unten) als tatsächliche Bauzonenreserven betrachtet werden können.</p>
	<p>Das städtebauliche Verdichtungs- und Umstrukturierungspotenzial wurde im Rahmen einer Umfrage bei den Gemeinden der Region bis Oktober 2014 erhoben und anlässlich der Mitwirkung im Sommer 2015 noch ergänzt. Die Gemeinden bezeichneten im Rahmen dieser Umfrage Gebiete, welche sie umstrukturieren bzw. verdichten möchten:</p> <ul style="list-style-type: none">– Umstrukturierungsgebiete: Umnutzung angestrebt, zum Beispiel Industrie-, Bahn- und Militärareale in Wohnnutzung;– Verdichtungsgebiete: Nutzung wird beibehalten, aber mehr Bruttogeschossfläche realisiert; zum Beispiel Aufzonungen im Ortszentrum.
Umstrukturierungsgebiete	<p>Umstrukturierungsgebiete sind Gebiete, die zukünftig umgenutzt werden sollen. Es gibt 31 Umstrukturierungsgebiete, 26 davon sollen schwerpunktmässig für das Wohnen genutzt werden, fünf schwerpunktmässig für das Arbeiten. Die meisten dieser Gebiete können wie Siedlungserweiterungen mit ihrem Wohnanteil in Hektaren bilanziert werden, bei einigen gibt es heute schon anteilige Wohnnutzung. Solche Gebiete werden mit einem zusätzlichen Reduktionsfaktor von 50 Prozent (Wohnanteil in ha/2) in die Bilanz einbezogen.</p>
Verdichtungsgebiete	<p>Für die 38 Verdichtungsgebiete Wohnen und 20 Verdichtungsgebiete Arbeiten ist aufgrund der zur Verfügung stehenden Informationen keine aussagekräftige Quantifizierung möglich.</p>

Raumtyp	Anrechenbare gering bebaute Wohn-/Mischzonen (ha)*	Wohnanteile Umstrukturierungsgebiete (ha)**
Zentrum 1. Stufe	2	75
Urbane Kerngebiete	10	7
Zentren 3. und 4. Stufe	11	9
A&E ohne Zentralität	8	5
Agglomerationsperimeter	30	89
Zentrumsnahe ländliche Räume	11	1
Hügel- und Berggebiete	2	-
Total Region Bern-Mittelland	44	97

Tab. 6 Aufstellung gering bebaute Parzellen Wohnen und städtebauliche Potenziale Wohnen.
 * Teilweise bebaute Parzellen gemäss kantonaler Erhebung 2015: Auf diesen Parzellen kann eine weitere Hauptbaute errichtet werden. Es werden pauschal 50% der Parzellenfläche angerechnet.
 ** Berücksichtigt wurden die Wohnanteile der Umstrukturierungsgebiete Arbeiten und Wohnen. Falls heute bereits anteilig Wohnnutzung vorhanden ist, wurde ein Reduktionsfaktor von 50% eingesetzt. Verdichtungsgebiete wurden nicht einbezogen.

ESP- und VIV-Standorte

Entwicklungs-
 schwerpunkte
 (ESP)

Der Kanton bezeichnet in seinem ESP-Programm im Perimeter der RKBM insgesamt 16 Entwicklungsschwerpunkte (ESP). Davon sind sieben Standorte weitgehend realisiert.

Verkehrsentensive
 Vorhaben (VIV)

Für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist die optimale Lage von verkehrsentensiven Vorhaben (Vorhaben mit einem Verkehrsaufkommen von durchschnittlich 2000 und mehr Fahrten pro Tag (DTV)) wichtig. Der kantonale Richtplan 2030 verlangt, dass solche Standorte möglichst zentral liegen und optimal erschlossen sein müssen, und legt die zu berücksichtigenden Planungsgrundsätze im Massnahmenblatt B_01 fest. Dabei muss die Dimensionierung der Vorhaben auf die Umweltziele (Lärm, Lufthygiene) und die Kapazität des Verkehrssystems abgestimmt sein. Voraussetzung für die Bewilligung von VIV ist eine Standortfestsetzung entweder im kantonalen Richtplan (Vorhaben > 5000 Fahrten/Tag) oder im RGSK (Vorhaben 2000 bis 5000 Fahrten/Tag). Das entsprechende Massnahmenblatt S6 aus dem RGSK I wurde den neuen kantonalen Vorgaben angepasst und die Standortliste gestützt auf zwischenzeitliche Abklärungen ergänzt. Es sind zurzeit vier kantonale Standorte sowie neun regionale Standorte aufgenommen.

Auf der nachfolgenden Abbildung ist ersichtlich, dass die bestehenden Standorte für verkehrsentensive Vorhaben und die Entwicklungsschwerpunkte in den zentralen und somit grundsätzlich gut mit dem ÖV erschlossenen Gebieten der Region liegen. Einen Sonderfall stellt die kantonale

strategische Arbeitszone (SAZ) Schönbrunnen beim Autobahnanschluss Münchenbuchsee dar. Diese SAZ ist für Grossprojekte reserviert. Anforderungen an die ÖV-Erschliessung sind abhängig von der konkreten Projektgestaltung.

Vorranggebiete zur Siedlungserweiterung Wohnen Gestützt auf das RGSK I benennt der Richtplan 2030 des Kantons Bern im Perimeter der RKBM sechs aus kantonaler Sicht prioritäre Vorranggebiete zur Siedlungserweiterung Wohnen. Auch diese Standorte liegen in den zentralen und gut mit dem ÖV erschlossenen Gebieten der Region.

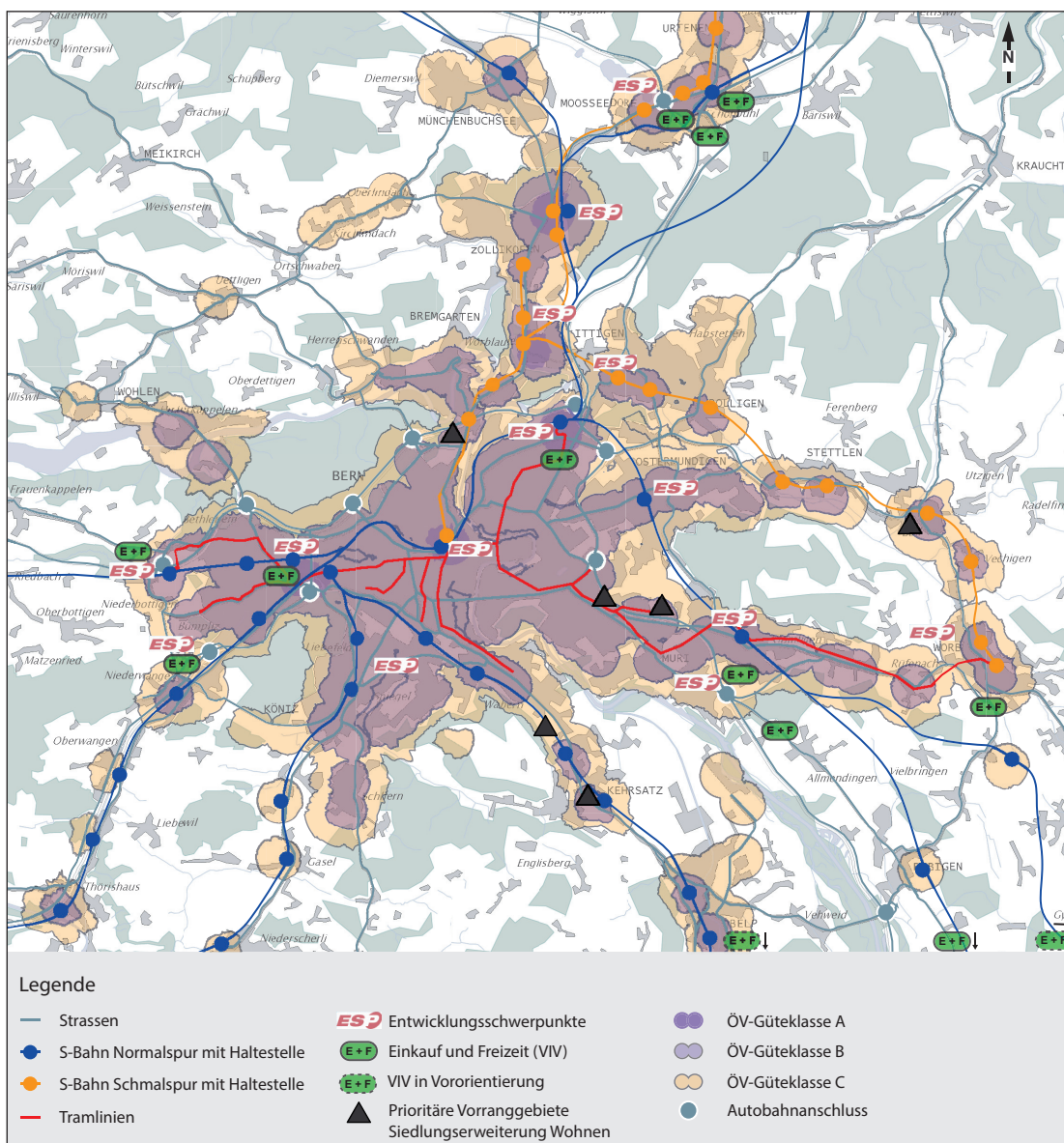


Abb. 2 ESP- und VIV-Standorte (Stand 2015) und Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (kantonaler Richtplan 2030).

3.1.2 Ist-zustand der Landschaft

Eiszeitliche
Prägung

Landschaftsprägung

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



Abb. 3 Die Region Bern, hier die Umgebung der Kirche Wahlern (Schwarzenburg), ist geprägt von ausserordentlichen landschaftlichen Qualitäten (Foto: M. Riechsteiner)

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



Abb. 4 Landschaft als Rahmen

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

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

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

Flussräume, Ebenen und «Terrassen»

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



Abb. 5 Die grosszügige Ebene des Gürbetals (Foto: M. Riechsteiner)



Abb. 6 Der Aareraum oberhalb von Bern (Foto: M. Riechsteiner)

Die im RGSK I eingeführte konzeptionelle Unterscheidung zwischen innerer (eher urban geprägter) und äusserer (eher ländlich geprägter) Landschaft wurde weiterentwickelt und insbesondere räumlich klarer differenziert. Neu wird in Anlehnung an die Landschaftstypologien der Schweiz (ARE, 2011) zwischen «Stadt- und Siedlungslandschaft» und «ländlichem Raum» unterschieden (vgl. Kap. 4.2.2).

3.1.3 Referenzzustand 2030 Siedlung

Bevölkerungsentwicklung

10 Prozent Wachstum bis 2030

Gemäss dem kantonalen Richtplan 2030 wird für die Region Bern-Mittelland bis 2030 ein Bevölkerungswachstum von 10 Prozent angestrebt. Die Regionalkonferenz hat verschiedene Entwicklungsszenarien geprüft und ein Wachstum von 10 Prozent bis 2030 (entsprechend dem Planungshorizont des RGSK II) als realistisch beurteilt. Das jährliche Wachstum bis 2030 entspricht dabei ungefähr jenem der letzten Jahre (2007–2013). Das im RGSK I angenommene Wachstum bis ins Jahr 2030 (+6,1 Prozent auf 405'000 Einwohner) wurde im Jahr 2013 mit einer Bevölkerung von 399'000 Personen bereits annähernd erreicht. Dementsprechend wird diese Wachstumsannahme als zu niedrig eingeschätzt. Das gewählte Bevölkerungsszenario gibt den Rahmen für die Planung vor und ist nicht als absolutes regionales Wachstumsziel zu verstehen. Falls aber eine solche Entwicklung – welche aufgrund der steigenden Attraktivität der

Agglomerationen als realistisch eingeschätzt wird – erfolgt, muss die Region darauf vorbereitet sein und sie in möglichst verträglichem Sinne aufnehmen können.

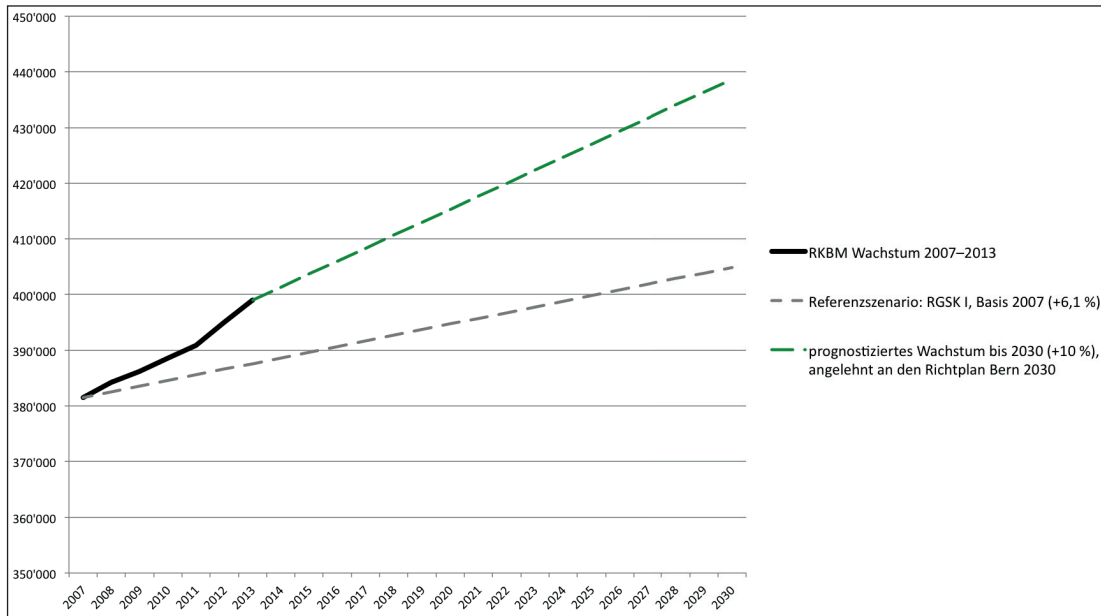


Abb. 7 Bevölkerungsentwicklung RKBM bis 2030.

Differenziertes Wachstum nach Raumtypen

Der Bevölkerungszuwachs bis 2030 soll primär im inneren, gut erschlossenen Teil der Region und in den Regionalzentren stattfinden. Dementsprechend wird für die Stadt Bern ein Wachstum von 12 Prozent, für das urbane Kerngebiet ein Wachstum von 11 Prozent angenommen. In den Regionalzentren (Zentren 3. und 4. Stufe) wird mit einem Wachstum von 10 Prozent, in den gut erschlossenen Gemeinden im Agglomerationsgürtel und auf den Entwicklungsachsen (A&E) von 8 Prozent angenommen. Für die ländlichen Gemeinden wird ein weniger starkes Wachstum erwartet. In den Gemeinden im Raumtyp Berg- und Hügelland geht es darum, die momentane Bevölkerungszahl zu halten oder leicht zu steigern.

Raumtyp	2013	2030	Differenz 2013–2030	
Zentrum 1. Stufe	128'848	144'310	15'462	12%
Urbane Kerngebiete	96'066	106'633	10'567	11%
Zentren 3. und 4. Stufe	79'401	87'341	7'940	10%
A&E ohne Zentralität	48'665	52'558	3'893	8%
Agglomerationsperimeter	350'585	387'591	37'006	10,6%
Zentrumsnahe ländliche Räume	37'387	38'882	1'495	4%
Hügel- und Berggebiete	8'635	8'808	173	2%
Region Bern-Mittelland	399'002	438'533	39'531	10%

Tab. 7 Bevölkerungsentwicklung (ständige Wohnbevölkerung) nach Raumtypen gemäss kantonalem Richtplan 2030 (Gemeinden: Stand vom 1. Januar 2014).

Arbeitsplatzentwicklung

8,7 Prozent
 Wachstum bis
 2030

Auch bezüglich der Arbeitsplätze fand in den vergangenen Jahren ein deutlich stärkeres Wachstum statt, als im RGSK I angenommen wurde. Aus diesem Grund und in Koordination mit dem kantonalen Richtplan 2030 wird die prognostizierte Arbeitsplatzentwicklung bis 2030 revidiert. Die starke Zunahme der Beschäftigten der letzten Jahre im urbanen Kerngebiet soll sich etwas verlangsamen, um ein ausgewogeneres Verhältnis zwischen Arbeitsplätzen und Wohnbevölkerung zu erreichen. So strebt die Stadt Bern gemäss Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 ein Wachstum von mindestens 8 Prozent an. Im weiteren urbanen Kerngebiet wird ein Arbeitsplatzwachstum von 11 Prozent angestrebt. In den Zentren 3. und 4. Stufe soll die Zahl der Beschäftigten um 10 Prozent, in den Gemeinden im Agglomerationsgürtel und auf den Entwicklungsachsen um 8 Prozent zunehmen. Bei den ländlichen Gemeinden wird aufgrund des Trends der letzten Jahre davon ausgegangen, dass die Zahl der Arbeitsplätze im 2. und 3. Sektor mehr oder weniger gehalten werden kann (Wachstum analog Bevölkerungsentwicklung um 2 bis 4 Prozent).

Raumtyp	2012	2030	Differenz 2012–2030	
Zentrum 1. Stufe	184'844	199'632	14'788	8%
Urbane Kerngebiete	55'123	61'187	6'064	11%
Zentren 3. und 4. Stufe	39'831	43'814	3'983	10%
A&E ohne Zentralität	11'331	12'236	905	8%
Agglomerationsperimeter	287'577	312'825	25'248	8,8%
Zentrumsnahe ländliche Räume	9'059	9'424	365	4%
Hügel- und Berggebiete	1'775	1'811	36	2%
Region Bern-Mittelland	301'963	328'104	26'141	8,7%

Tab. 8 Arbeitsplatzentwicklung nach Raumtypen.

Baulandbedarf Wohnen

Der kantonale Richtplan Bern 2030 weist auf Basis des maximalen Bevölkerungszuwachses und Medianwerts pro Raumtyp den theoretischen Wohnbaulandbedarf (WBB_{th}) aus. Der tatsächliche WBB ergibt sich aus dem Delta von WBB_{th} und den bestehenden Bauzonenreserven in der Gemeinde. Eine Berechnung des WBB_{th} mit den kantonalen Medianwerten würde in der Region Bern-Mittelland einen Wert von rund 600 ha ergeben.

Regionale Bestimmung Wohnbaulandbedarf

Im RGSK II wird die kantonale Methodik übernommen und auf die Bedingungen der Region Bern-Mittelland abgestimmt. Konkret: Als Basis für die Errechnung des regionalen Wohnbaulandbedarfs werden regionale Mediane pro Raumtyp gebildet. Der Grund ist, dass die höheren durchschnittlichen Raumnutzerdichten in der Region Bern-Mittelland gegenüber dem Kanton Bern berücksichtigt werden sollen. Denn mit einer strengeren, aber realistischen Annahme, dass Neueinzonungen und Umstrukturierungen die Raumnutzerdichten der Umgebung erreichen, können Neueinzonungen vermieden werden. Der theoretische Wohnbaulandbedarf reduziert sich durch die Einführung regionaler Mediane um rund 150 ha gegenüber der Annahme des Kantons auf 452 ha.⁶

6 Die Annahmen orientieren sich an den Kenngrössen des Massnahmenblatts A_01 des kantonalen Richtplans 2030:
 Raumtyp: Raumtypen gemäss kantonalem Richtplan 2030.
 Raumnutzerdichte: Die Raumnutzerdichte der Gemeinde wird aus der bestehenden Dichte der Raumnutzer in den überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen (Raumnutzende/ha) berechnet.

Raumtyp	Regionaler Median nach Raumtypen (RN/ha)*	WBB _{th} gemäss RKBM (ha)	Kantonaler Median nach Raumtypen (RN/ha)**	WBB _{th} gemäss Kanton (ha)***
Zentrum 1. Stufe	239	107	158	163
Urbane Kerngebiete	99	120	85	149
Zentren 3. und 4. Stufe	73	117	57	158
A&E ohne Zentralität	64	63	53	79
Zentrumsnahe ländliche Räume	43	40	39	44
Hügel- und Berggebiete	41	5	34	5
Region Bern-Mittelland	-	452	-	598

Tab. 9 Wohnbaulandbedarf 2030 gemäss regionalen Medianen im Vergleich zu kantonalen Medianen gemäss Richtplan 2030.

* Wert, der von jeweils gleich vielen Gemeinden desselben Raumtyps innerhalb der Region über- und unterschritten wird.

** Wert, der von jeweils gleich vielen Gemeinden desselben Raumtyps innerhalb des Kantons über- und unterschritten wird (Gemeinden Laupen, Riggisberg und Oberdiessbach mit Raumtypwechsel zu Z34).

*** Für Laupen, Riggisberg und Oberdiessbach wurde der WBB gemäss Raumtyp Z34 quantifiziert.

3.1.4 Referenzzustand Landschaft

Landschaftskonzept 2015

Die RKBM hat sich intensiv mit den inhaltlichen und prozessualen Aspekten der Landschaftsthematik auseinandergesetzt. Als Ergebnis ist 2013 bis 2015 als Vorphase zum RGSK II ein Landschaftskonzept erarbeitet worden, das insbesondere die Aspekte Natur, Landwirtschaft und Erholung thematisiert.

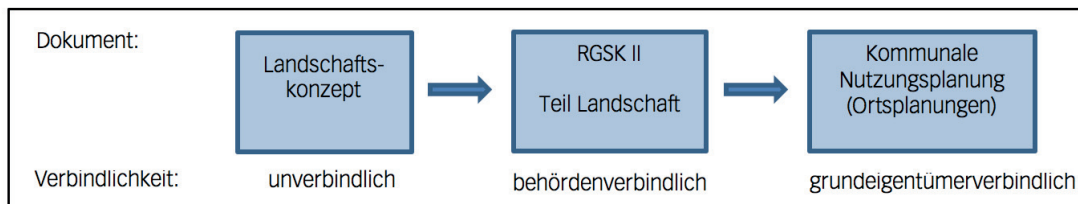


Abb. 8 Abfolge der verschiedenen Instrumente im Bereich Landschaft

Unter dem Begriff Landschaft wurde flächendeckend das ganze Gebiet der Regionalkonferenz Bern-Mittelland bearbeitet. Im Wald wurden die regionalen Waldpläne beigezogen. Die Waldfunktionen (Schutz, Nutzung und Erholung) sind in den regionalen Waldplänen von der Waldabteilung festgelegt worden. Die Biodiversität in der Landwirtschaft wurde nicht bearbeitet, da diese durch bestehende Planungen zur Vernetzung und zur Landschaftsqualität bereits behandelt wird.

Sowohl bei den Stadt- und Siedlungslandschaften als auch im ländlichen Raum (Definition vgl. Kap. 4.2.2) wurden die Bauten sowie die Freiräume und Strassen mit in die Betrachtung einbezogen. In den folgenden Abschnitten werden die Begriffe Landwirtschaft, Natur und Erholung erläutert, wie sie im Bericht verstanden werden.

Landwirtschaft

Praktisch unsere ganze Landschaft wird seit Jahrhunderten von Menschen geprägt. Im ländlichen Raum wird die Landschaft im grossen Rahmen von der Landwirtschaft zur Produktion von Lebensmitteln genutzt. Diese Nutzung hat die vielfältigen Formen wie Wiesen, Äcker, Hochstammobstgärten, Hecken etc. hervorgebracht. In der Region Bern-Mittelland ist praktisch die gesamte Region als Fruchtfolgeflächen ausgeschieden, mit Ausnahme der etwas höher gelegenen und hügeligeren Lagen im Gant- rischgebiet und im Übergang zum Emmental.

Die landwirtschaftliche Nutzung spielt für die Versorgung der Region mit qualitativ hochstehenden Produkten eine wichtige Rolle. Regionale Produkte erfreuen sich zunehmend einer grossen Beliebtheit, u.a. auch im Angebot der Grossverteiler, und können zudem teilweise auch direkt vermarktet werden.

In der Stadt- und Siedlungslandschaft werden nur noch auf wenigen grösseren zusammenhängenden Flächen Lebensmittel produziert. Gerade der Übergangsbereich zwischen der dicht besiedelten Stadt- und Siedlungslandschaft und den umliegenden (Landwirtschafts-)Flächen nimmt einen grossen Einfluss auf das Landschaftsbild der Region. In diesem Bereich scheint ebenfalls das Potenzial für eine Direktvermarktung von regionalen Produkten besonders hoch zu sein.

Natur

Unter Natur werden noch heute stark naturgeprägte Landschaften wie z.B. Schluchten, Wasserfälle oder Auenlandschaften verstanden. Sie sind bereits heute meist als schützenswerte Gebiete in Biotop- oder Landschaftsinventaren vermerkt. Ihre naturgeprägten Formen sind typisch für die Landschaften dieser Region. Die Gewässer und die angrenzenden Räume sind besonders prägend, auch wenn die meisten teilweise bis stark verbaut sind. Es handelt sich dabei um wichtige Lebensräume und Vernetzungskorridore für Tiere. Nebenbei sind naturgeprägte Gebiete und Gewässer starke Anziehungspunkte für die Erholungsnutzung der Menschen. Viele werden von Landwirten gepflegt.

Erholung

Erholungsnutzungen überlagern praktisch alle Landschaftstypen – allerdings in sehr unterschiedlicher Art und Frequenz. In den Freiräumen der Stadt- und Siedlungslandschaft ist der Nutzungsdruck besonders hoch. Ebenso in den stadtnahen Wäldern, Gewässerlandschaften und Landwirtschaftsgebieten. Auch in speziell für Sport und Erholung gestalteten Landschaften (z.B. Golfpark oder Skilifte) sind jeweils auch noch andere Nutzungen wie Landwirtschaft oder ökologische Ausgleichsflächen überlagert.

Im ländlichen Raum konzentrieren sich die Erholungsschwerpunkte oft auf kulturelle Sehenswürdigkeiten (schöne Ortschaften, Kirchen, Schlösser, Museen) oder auf Sehenswürdigkeiten von Natur und Landschaft wie schöne Aussichtslagen, Naturlandschaften sowie Gebiete mit guter Freizeit- und Erholungsangeboten. Dies können Bahnen und Skilifte, Velo- und Wanderwege, Seilparks und Ähnliches sein. Der Naturpark Gantrisch mit seinen vielfältigen Angeboten für Erholungssuchende nimmt zudem innerhalb der Region einen speziellen Status ein.

Vorranggebiete Landschaft

Die zweckmässige Gliederung von Siedlungs- und Landschaftsräumen wird im Teil Landschaft des RGSK II mit verschiedenen Elementen wie den Vorranggebieten für siedlungsprägende Grünräume, für Natur- und Kulturlandschaften sowie mit Siedlungstrenngürteln/Wildtierkorridoren und Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung erreicht.

Die erwähnten Elemente dienen der Umsetzung der Vollzugs- und Prüfaufträge aus dem Leitfaden «Vorgaben RGSK» des Kantons. Nachfolgende Aufstellung zeigt, welche Ziele mit welchen Elementen erreicht werden sollen, und gibt einen Überblick der wichtigsten verwendeten Grundlagen:

Ziele Vollzugs- und Prüfaufträge aus dem Leitfaden «Vorgaben RGSK II» des Kantons	Grundlagen*	Umsetzung mit folgenden Elementen					
		Siedlungsprägende Grün- räume (L3)	Naturlandschaften (L4)	Kulturlandschaften (L5)	Siedlungstrenngürtel (L6) Wildtierkorridore (L7)	Erholungsschwerpunkte (L8)	Siedlungsbegrenzung (S7)
VA 3 Siedlungstrenngürtel festlegen	Reg. RP, KLEK, Ver- netzung				X		X
VA 4 Bereinigung des regionalen Planungsinstrumentariums prüfen und gegebenenfalls vornehmen	Reg. RP BLN, kant. & nat. Inventare	X	X	X	X	X	
VA 6 Regionale Landschaftsricht- pläne: Überführung von einzelnen Elementen ins RGSK sicherstellen	Reg. RP	X	X	X	X	X	
PA 2 Siedlungsbegrenzungen fest- legen	Reg. RP, ISOS		X	X	X		X

Tab. 10 Umgang mit Vollzugs- und Prüfaufträgen aus den Vorgaben des Kantons zum RGSK II im Bereich Landschaft.

Planungsgrundlagen Landschaft

Als Grundlagen für die Bearbeitung der Landschaftsthematik wurden die nationalen (BLN, ISOS, IVS, Wildtierkorridore und Labes) und die kantonalen Inventare und Planungen (KLEK, Vernetzungsplanung) berücksichtigt (siehe Tabelle oben). Als regionale Grundlagen dienten die bestehenden teilregionalen Richtpläne, die Aussagen zur Landschaft machen. Im Gebiet Bern-Mittelland bestehen heute sechs verschiedene Teilrichtpläne Landschaft, vier davon gelten seit Anfang der 1980er-Jahre (Gürbetal, Laupen, Kiesental, Schwarzwasser), und alle weisen unterschiedliche Objekte und Flächen auf. Eine weitere Grundlage stellt das nicht verbindliche Raumentwicklungskonzept (REK) Gantrisch dar.

Teilregionale Richtplanungen Landschaft

Mit dem Landschaftskonzept der RKBM, das vorgängig zum RGSK erarbeitet wurde, sind alle diese Landschaftsplanungen überprüft worden, mit dem Ziel, diese teilweise über 30-jährigen teilregionalen Richtpläne abzulösen. Die wichtigsten regionalen Aussagen aus den bestehenden Planungen sind in Ziele und Strategie sowie in den Massnahmen eingeflossen. Gleichzeitig konnte der Detaillierungsgrad der Teilrichtpläne Landschaft nicht vollständig übernommen werden, da die Region Bern-Mittelland bedeutend grösser ist und Vorranggebiete von regionaler Bedeutung eine neue Sichtweise auf einer anderen Flughöhe erfordern. Die nicht berücksichtigten Flächen und Objekte sollten seither auf kommunaler Stufe bearbeitet sein, da seit der Gültigkeit der teilregionalen Richtpläne Landschaft alle Gemeinden mindestens eine Ortsplanungsrevision erarbeitet haben und verpflichtet waren, die Landschaftsthemen anhand der gültigen Grundlagen zu berücksichtigen.

Folgende Teilrichtpläne Landschaft und das REK Gantrisch wurden für die Vorranggebiete Siedlungsprägende Grünräume, Natur- und Kulturlandschaften, Siedlungstrenngürtel, Wildtierkorridore, Siedlungsbegrenzungen und Erholungsschwerpunkte berücksichtigt:

- Landschaftsrichtplan Region Gürbetal, 1981;
- Landschaftsrichtplan für den Amtsbezirk Laupen, 1982;
- Regionaler Gesamtrichtplan Planungsregion Kiesental (Teilbereich Schutz und Gestaltung), 1983;
- Planungsverband Region Schwarzwasser (Teilbereich Schutz- und Gestaltungsplanung), 1983;
- Teilrichtplan Landschaftsentwicklung Region Aaretal, 2002;
- Verein Region Bern (VRB) Regionaler Richtplan Teil Naherholung + Landschaft, 2004;
- Region Gantrisch, Regionalentwicklungskonzept (REK), 2007.

In der folgenden Tabelle werden die Inhalte der Legenden der regionalen Teilrichtpläne Landschaft in die Vorranggebiete Landschaft aufgezeigt sowie die nicht übernommenen Themen aufgeführt.

Regionale Teilrichtpläne	Vorranggebiete RGSK II										Nicht übernommene Themen	
	Siedlungsprägende Grünräume (auch aus RGSK I) (L2)	Naturlandschaften (nationale und kantonale Inventare) (L4)	Kulturlandschaften (Landschaftsschutz-/schoengebiete) (L5)	Siedlungstrenngürtel (L6)	Wildtierkorridore (L7)	Siedlungsbegrenzungen (S7)	Erholungsschwerpunkte (L8)	Aussichtspunkte	Kulturobjekte/wertvolle Ortsbilder	Naturdenkmäler, Naturobjekte		Skilifte, Bahnen
Teilrichtplan Landschaftsentwicklung Region Aaretal, 2002		X	X	X		X			X			wichtige Ortsansichten
Landschaftsrichtplan Region Gürbetal, 1981		X	X	X				X	X	X		
Regionaler Gesamttrichtplan Planungsregion Kiesental (Teilbereich Schutz und Gestaltung), 1983		X	X	X		X	X	X	X	X	X	spezielle Lebensräume, wichtige Ortsansichten, Sammel-Parkplätze
Landschaftsrichtplan für den Amtsbezirk Laupen, 1982		X	X			X		X	X			botanische + geologische Objekte, Reitwege, Aussichtslagen
Planungsverband Region Schwarzwasser (Teilbereich Schutz- und Gestaltungsplanung), 1983		X	X				X	X		X	X	Loipen, Sammel-Parkplätze
VRB Regionaler Richtplan; Teil Naherholung + Landschaft, 2004	X	X	X	X	X	X	X					best. Naherholungsgebiete

Tab. 11 Legendeninhalte der regionalen Teilrichtpläne Landschaft in den Vorranggebieten Landschaft im RGSK II.

Weitere Hinweise auf Landschaften mit besonderer Eigenart, Schönheit und Erholungswert oder naturnahen Lebensräumen sind im Anhang 9 dargestellt. Es handelt sich dabei um die zusammengezogenen Aussagen aus den bestehenden regionalen Teilrichtplänen zu Landschaftsschon- und Landschaftsschutzgebieten, welche weiterhin im Koordinationsstand Zwischenergebnis gültig bleiben (vgl. Genehmigungsvermerke und Anhang 6).

3.2 Verkehr

3.2.1 Ist-Zustand Verkehr (Netz und Belastung)

Motorisierter Individualverkehr

Regionales Basisstrassennetz

Das bestehende regionale Basisstrassennetz baut im Wesentlichen auf den im Verlaufe der ersten beiden Agglomerationsprogramme erarbeiteten Inhalten auf. Es bildet die Grundlage für die Festlegung von Massnahmen, die durch den Bund mitfinanziert werden sollen.

Die RKBM hat die vorliegende Version mit dem aktuellen Strassennetzplan 2014–2029 (SNP) des Kantons abgestimmt. Abweichungen wurden mit den betroffenen Gemeinden und dem Dienstleistungszentrum des kantonalen Tiefbauamts konsolidiert.

Das regionale Basisstrassennetz gliedert sich in folgende Kategorien:

- Grundnetz des Bundes in der Region: Nationalstrassen mit Anschlüssen;
- Kantonsstrassen:
 - alle Kantonsstrassen Kategorie A: Übergangnetz zum Grundnetz des Bundes;
 - alle Kantonsstrassen Kategorie B: wichtige überörtliche Verbindungen aus kantonaler Sicht;
 - Kantonsstrassen Kategorie C mit regionaler Verbindungsfunktion: kantonale Strassen, die kommunale Strassen an die Strassen der Kategorien A und B anbinden;
- wichtige Gemeindestrassen: kommunale Strassen im Agglomerationskern, die eine überörtliche Funktion erfüllen – analog zu den Kategorien A und B. Dabei handelt es sich um regionale Verbindungsstrassen in der Stadt Bern und den übrigen Kerngemeinden sowie um weitere Gemeindestrassen in den Kerngemeinden, die eine tangentielle Verbindungsfunktion übernehmen und der übergeordneten Verkehrslenkung dienen.

Nicht Bestandteil des regionalen Basisnetzes sind:

- Kantonsstrassen der Kategorie C mit lokaler Erschliessungsfunktion: Diese Strassen schliessen die Gemeinden an die Strassen der Kategorien A und B und/oder an die Kantonsstrassen der Kategorie C mit regionaler Verbindungsfunktion an;
- Kantonsstrassen der Kategorie C im ländlichen Raum mit lokaler Verbindungsfunktion.

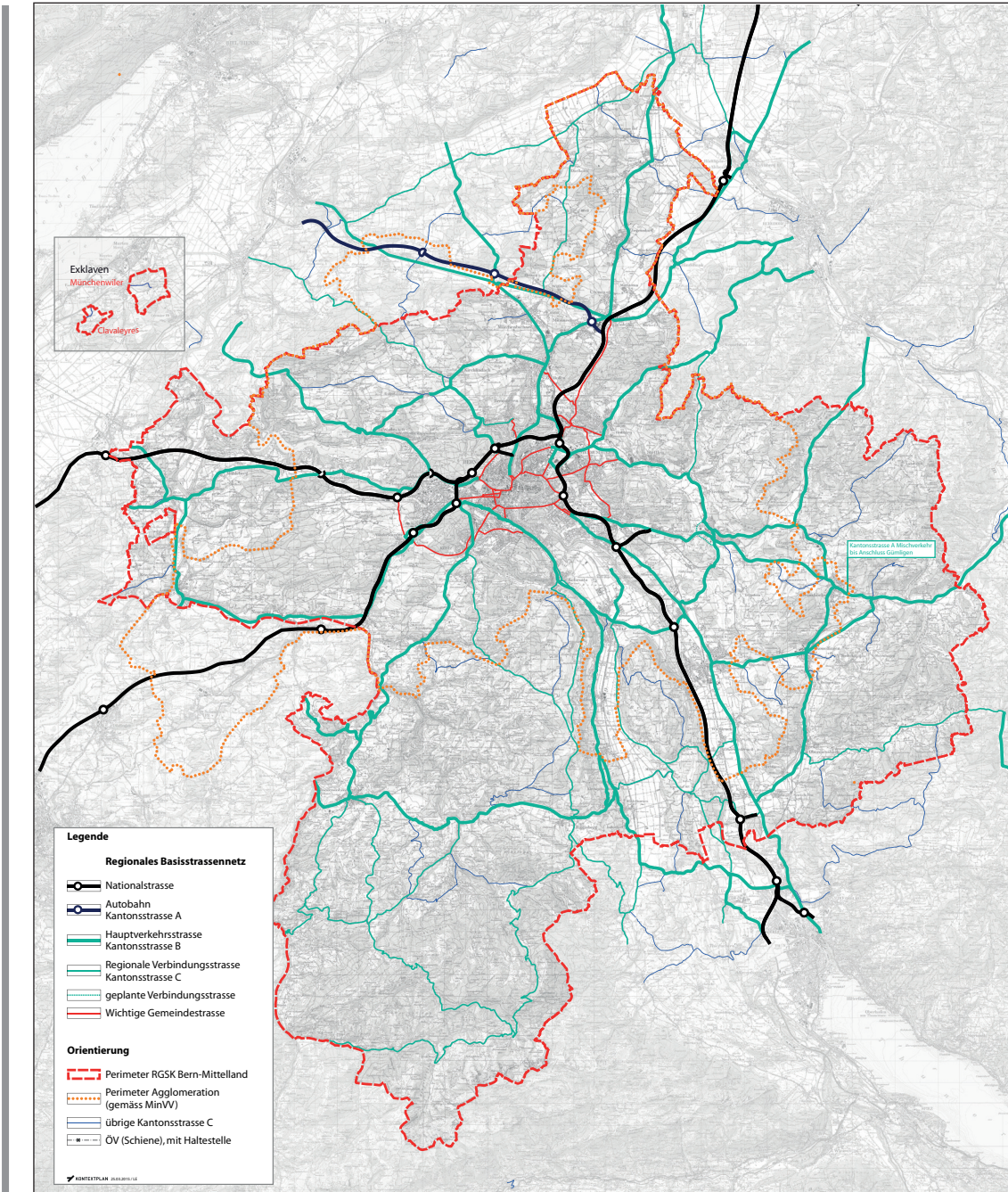


Abb. 9 Regionales Basisstrassennetz 2015 (inklusive «Verkehrssanierung Worb» und neuer Erschliessung des Flughafens Bern-Belp).

Verkehrsbelastung Stark belastet sind das Gebiet der Stadt Bern und die verschiedenen Einfallsachsen aus den Haupteinzugsgebieten. Im Agglomerationskern weisen die meisten Hauptverkehrsachsen Belastungen von über 15'000 Fahrzeugen pro Tag auf (durchschnittlicher Werktagsverkehr DWV 2012). In der Stadt Bern weisen gemäss Gesamtverkehrsmodell einige Strassen gar Belastungen in der Grössenordnung von 20'000 Fahrzeugen auf (z. B.

Lorrainebrücke, Schermenweg, Thunstrasse). Die Ortszentren von Köniz und Wabern sind Belastungen von zwischen 15'000 und 20'000 Fahrzeugen pro Tag ausgesetzt.

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

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

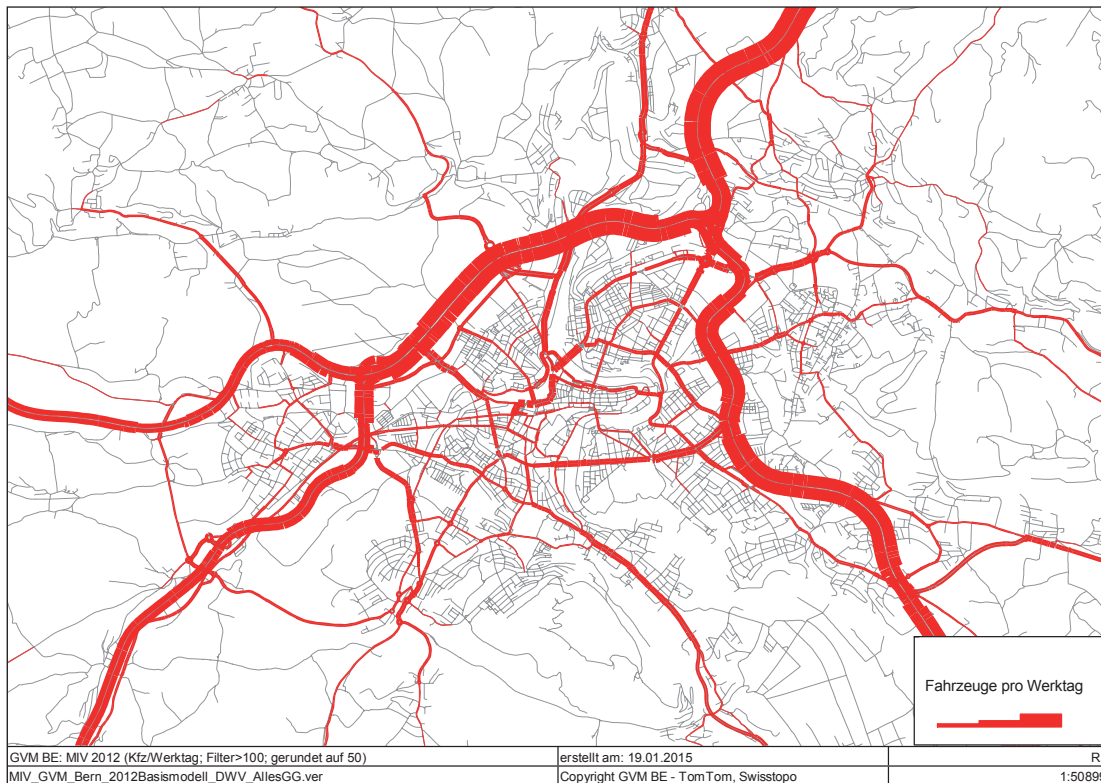


Abb. 10 Belastungsplot Kernagglomeration Bern (durchschnittlicher Werktagsverkehr 2012).

Öffentlicher Verkehr

a) Basisnetz

Das Basisnetz des öffentlichen Verkehrs entspricht dem aktuellen ÖV-Streckenangebot. Es setzt sich also aus den bestehenden Bahn-, Tram- und Buslinien zusammen.

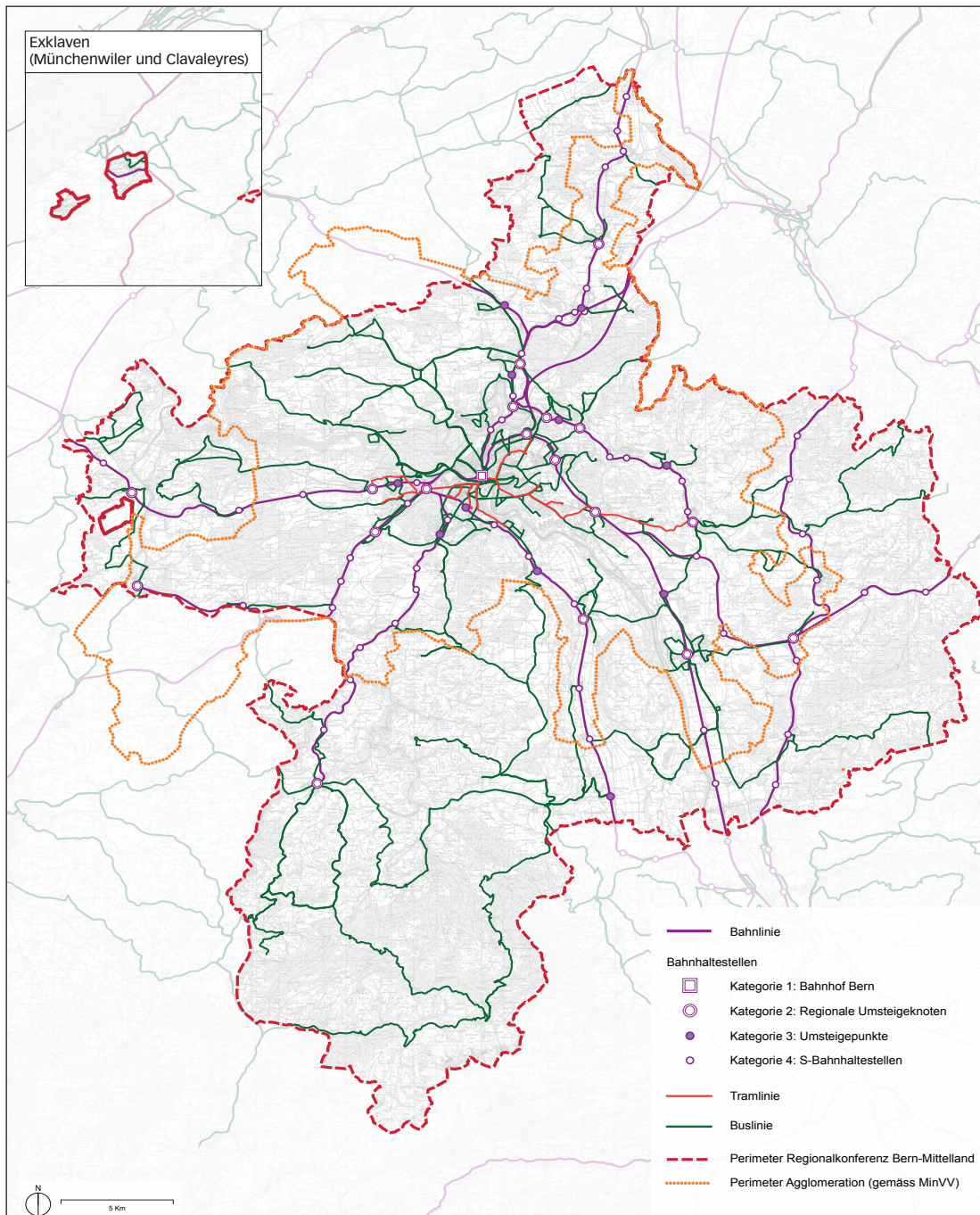


Abb. 11 Basisnetz öffentlicher Verkehr (Stand 2015).

b) Nachfrage

Im öffentlichen Verkehr ist sowohl im urbanen Zentrum wie auf den Zufahrtsachsen eine sehr hohe Nachfrage festzustellen. Beim Bahnverkehr ist auf dem Abschnitt Bern–Wankdorf mit rund 175'000 Fahrgästen pro Tag (DWV 2012) die höchste Nachfrage zu verzeichnen. Die Zufahrtsstrecke im Westen weist mit rund 70'000 Fahrgästen pro Tag eine deutlich geringere Nachfrage auf. Auf dem Meterspurnetz ist der Abschnitt Bern–Worblaufen mit rund 42'000 Passagieren pro Tag sehr stark frequentiert. Zwischen Worblaufen und Oberzolllikofen sind über 20'000 Fahrgäste pro Tag zu verzeichnen.

Die Fernverkehrsstrecke Richtung Olten–Basel/–Zürich/–Luzern nutzen rund 90'000 Passagiere pro Tag, diejenige im Aaretal rund 50'000. Es folgen die Strecken in Richtung Freiburg mit ungefähr 30'000 Fahrgästen pro Tag sowie in Richtung Biel mit über 20'000 Fahrgästen pro Tag.

Mit der 2012 erfolgten Einführung des Viertelstundentakts Belp–Bern–Münchenbuchsee und der Aufhebung des Schnellzughalts in Münchenbuchsee hat auf der Strecke Bern–Biel eine Verlagerung auf die S-Bahn stattgefunden.

Die Strecke Richtung Neuenburg weist über 10'000 Fahrgäste pro Tag auf. Auf den Strecken Bern–Güretal–Thun, Bern–Konolfingen und Bern–Schwarzenburg sind zwischen 5'000 und 10'000 Fahrgäste pro Tag zu verzeichnen.

Im internationalen Kontext ist für die Region Bern die Anknüpfung des Bahnverkehrs mit direkten Verbindungen nach Mailand, Paris und Berlin von Bedeutung.

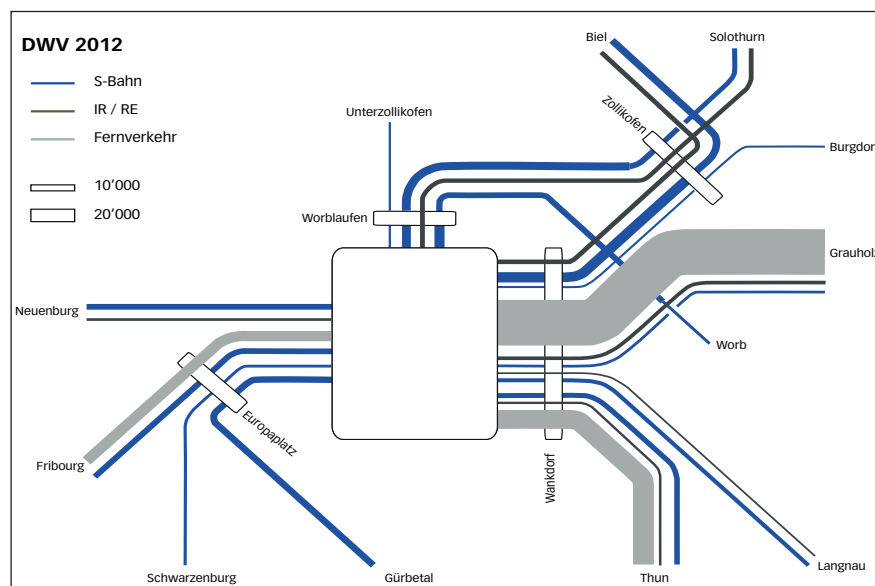


Abb. 12 Nachfrage auf den Zulaufstrecken zum Bahnknoten Bern im Jahre 2012 (durchschnittlicher Werktagsverkehr).

Auf dem städtischen ÖV-Netz weist der Abschnitt Bahnhof–Hirschengraben die deutlich höchste Nachfrage auf (über 90'000 Fahrgäste pro Tag, DWV 2012). In der Innenstadt verzeichnen die Linien in der Spital- und Marktgasse ebenfalls eine sehr starke Nachfrage (über 55'000 Fahrgäste pro Tag). Ausserhalb der Innenstadt ist die Strecke Richtung Viktoriaplatz mit mehr als 40'000 Fahrgästen pro Tag frequentiert. Die Strecken Richtung Burgernziel, Monbijou und Loryplatz weisen eine Nachfrage von über 25'000 Passagieren pro Tag auf. Die Strecken Richtung Wyler, Länggasse, Köniz und Ostermundigen sowie die Strecke vom Loryplatz Richtung Bern-West werden von über 15'000 Fahrgästen pro Tag genutzt.

Veloverkehr

Regionale Velonetzplanung

Als einen wichtigen Auftrag aus dem RGSK I hat die RKBM eine regionale Velonetzplanung (RVNP) erarbeitet, die im Februar 2014 in Kraft getreten ist. Mit der RVNP hat die RKBM ein Velonetz von regionaler Bedeutung (Alltags- und Freizeitnetz) definiert und dieses auf seine Schwachstellen hin untersucht. Ebenfalls hat sie eine Priorisierung der Massnahmen vorgenommen.

Im Rahmen der RVNP analysierte die RKBM die Velonutzung in der Region und deren Entwicklung auf Basis der Mikrozensus Mobilität und Verkehr. Die verfügbaren Daten zur Entwicklung des Veloverkehrs zeigten zwar insgesamt ein stabiles Bild. Allerdings ist ein Rückgang der Velonutzung bei den Jugendlichen und jungen Erwachsenen festzustellen.

Weiter führte die RKBM eine Potenzialabschätzung für Veloverbindungen durch. Untersucht wurden die Relationen zwischen Gemeinden, beziehungsweise in Bern und Köniz zwischen Ortsteilen und Quartieren. Die höchsten Potenziale sind im dicht besiedelten Gebiet der Kernagglomeration und der Siedlungskorridore (Richtung Norden sowie Worblen-, Aare-, Gürbe- und Wangental) zu finden. Ausserhalb dieser topografischen Korridore weisen auch Beziehungen wie Wohlen–Bümpliz oder Bümpliz–Köniz ein hohes Potenzial auf.

Leitbild «Regionale Langsamverkehrsplanung»

Im Leitbild «Regionale Langsamverkehrsplanung» (2012) wird ein regionales Velonetz skizziert. Dieses verbindet alle Zielorte von regionaler Bedeutung untereinander und verläuft grundsätzlich auf oder entlang den bestehenden Strassen und Wegen.

- Schulwege Die Schulwegsicherheit ist ein wichtiges Thema in der ganzen Region – insbesondere im Licht der rückgängigen Velonutzung bei den Jugendlichen.⁷ Deshalb hat die RKBM die regional wichtigen Schulwege, die mit dem Velo zurückgelegt und stark frequentiert⁸ werden, ebenfalls ins regionale Velonetz aufgenommen. Als regional wichtig gelten gemeinde-⁹ und ortsteilübergreifende¹⁰ Schulwege. Im dichten Siedlungsgebiet, wie etwa in der Stadt Bern, sind sämtliche Wegverbindungen auch Schulwege und bedürfen deswegen erhöhter Sicherheitsanforderungen. Diese Wege werden aber im RGSK II nicht speziell dargestellt.
- Festlegung des regionalen Velonetzes Im Rahmen der Erarbeitung des RGSK II hat die RKBM das regionale Velonetz wie folgt überprüft, bereinigt und festgelegt:
- Insbesondere hat sie es mit dem kantonalen Sachplan Veloverkehr vom 3. Dezember 2014 abgestimmt. Dabei konnte das regionale Velonetz – abgesehen von wenigen Ausnahmen – um die fehlenden Abschnitte der kantonalen Hauptverbindungen und des Basisnetzes ergänzt werden. Anpassungen gab es auch im Bereich der Freizeitrouten.
 - Auch mit dem Teilrichtplan Veloverkehr der Gemeinde Köniz hat die RKBM das regionale Velonetz abgestimmt. Dies führte zur Aufnahme von einzelnen kommunalen Hauptverbindungen.
 - Die Linienführung des regionalen und kantonalen Velonetzes wird für folgende Korridore des kantonalen Sachplans Veloverkehr vertieft: Bätterkinden–Fraubrunnen, Uttigen–Kiesen, Mühlethurnen–Riggisberg–Kaufdorf/Gürbetal, Worblental und Bremgarten–Uetligen.

7 Wenn Jugendliche lernen, kurze Distanzen mit dem Velo zurückzulegen, erhöht sich die Chance, dass sie später als Erwachsene auch auf das Velo steigen.

8 Gemäss Angaben der Gemeinden im Rahmen der kantonalen Umfrage zu den Schulwegen.

9 Die Angaben zu den Einzugsgebieten der Schulhäuser wurden vom Kanton Bern zur Verfügung gestellt. Die Ergebnisse von Umfragen, die das OIK II und der Kanton (für die Gemeinden im OIK III) zur Erhebung der Schulwege durchgeführt hatten, wurden ebenfalls berücksichtigt.

10 Bei weitläufigen Gemeinden, in denen Schulwege über längere Abschnitte ausserorts verlaufen (Kirchlindach, Köniz, Schwarzenburg, Vechigen, Wohlen, Worb usw.).

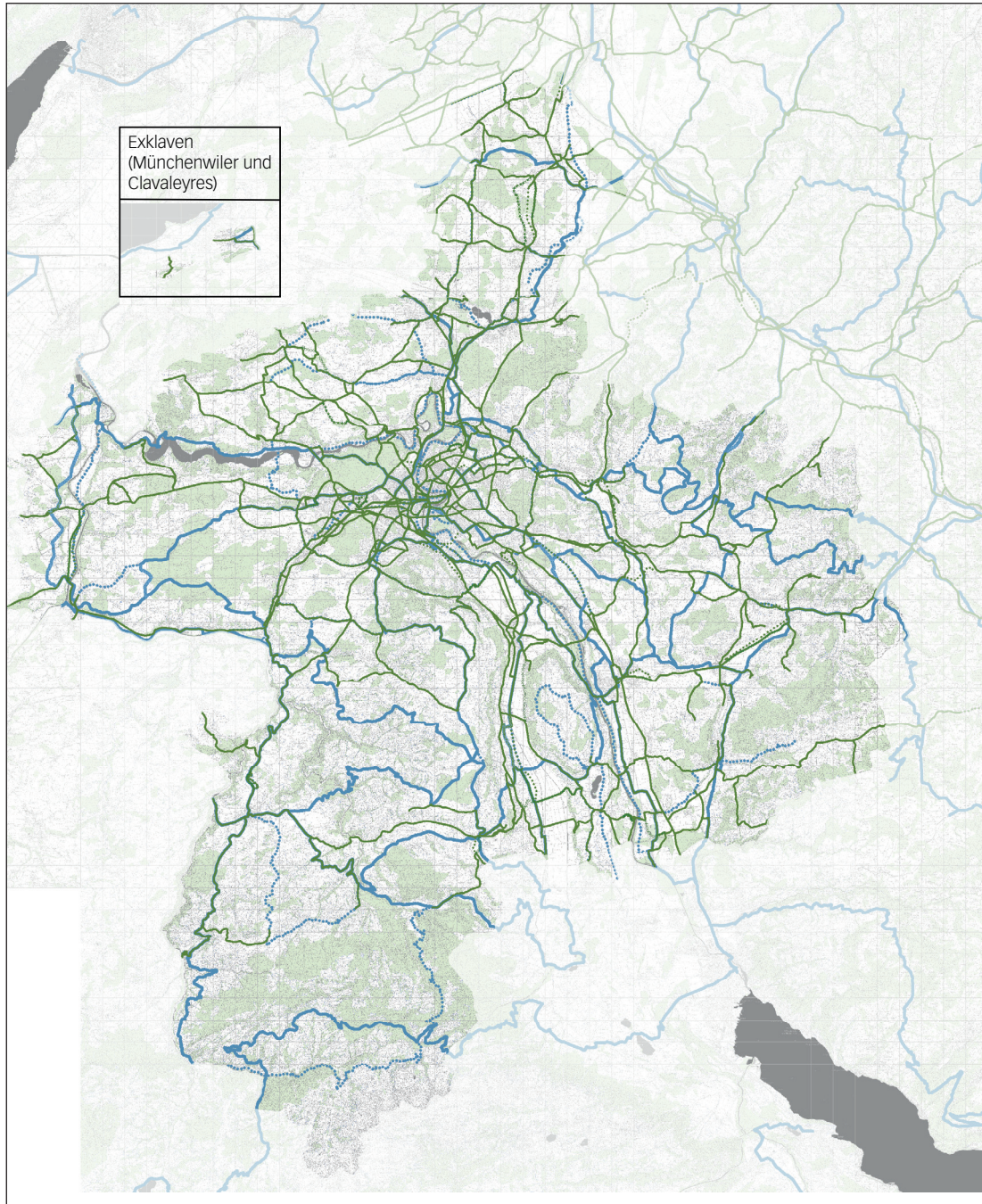


Abb. 13 Regionales Velonetz mit Alltagsrouten (grün) und Freizeitrouten (blau) (RVNP 2014).

- Zuständigkeiten
- Fussverkehr**
- Der Fussverkehr ist der wichtigste Teil der Mobilitätsketten, denn jeder Weg beginnt und endet mit einer zu Fuss zurückgelegten Distanz. Die Verantwortung für die feinmaschige, lokale Fusswegnetzplanung liegt bei den Gemeinden. Gemäss dem «Leitbild Regionale Langsamverkehrsplanung» übernimmt die RKBM folgende Aufgaben:
- Fussverkehrsplanung (Alltag) an ÖV-Knoten von regionaler Bedeutung, an denen die kombinierte Mobilität gezielt gefördert wird: Die RKBM plant mit den betroffenen Partnern die Fusswegführung von und zu den ÖV-Knoten von regionaler Bedeutung in einem Umkreis von maximal 750 Metern.
 - Im Weiteren kann die RKBM im Auftrag von mehreren Gemeinden die lokale, gemeindeübergreifende Fusswegnetzplanung übernehmen.

Für die Wanderwege (Freizeit) ist der Kanton (Tiefbauamt) zuständig. Auch für den Fussverkehr entlang der Kantonsstrassen (inkl. Querungen) ist der Kanton (Tiefbauamt) verantwortlich.

Kombinierte Mobilität

In der Region Bern-Mittelland bestehen bei Bahnstationen rund 1'700 Park-and-ride-Plätze (P + R) sowie über 10'000 Bike-and-ride-Plätze (B + R) (gemäss Angaben der Stadt Bern und der Transportunternehmungen). Die grössten Angebote an P + R-Plätzen weisen die Sektoren «Südost» (ca. 500) sowie «Nord» (ca. 280) «West» (ca. 260) und «Ost» und (ca. 240) auf.

- B + R-Angebot
- Bezüglich des B + R-Angebots sticht neben der Stadt Bern mit rund 4'300 Abstellplätzen, wovon sich rund 2'000 in bedienten Velostationen befinden, der «Sektor Südost» mit rund 2'000 Abstellplätzen heraus. Es folgt der «Sektor Nord» mit über 1'600 Abstellplätzen. Neben dem Bahnhof Bern sowie den Bahnstationen Bern Wankdorf und Münsingen weisen folgende Bahnstationen grosse B + R-Anlagen mit mehr als 200 Plätzen auf:
- Belp (ca. 390);
 - Jegenstorf (ca. 430);
 - Konolfingen (ca. 250);
 - Münchenbuchsee (ca. 210);
 - Zollikofen (ca. 250).

Nachfrageorientierte Massnahmen (Verkehrsmanagement)

Dank der auf den ÖV abgestimmten Siedlungsentwicklung, der stadtnahen Führung der Autobahn und diversen Verkehrsmanagementmassnahmen (z. B. Busbevorzugungen, Dosierungen) am Rande des Agglomerationskerns und in der Stadt Bern sind Staus und Behinderungen für den Strassenverkehr in der Stadt und den angrenzenden Kerngemeinden in der Regel geringer als in Schweizer Städten vergleichbarer Grösse.

Flugverkehr

Mit dem Flughafen Bern-Belp verfügt die Region Bern-Mittelland über einen der elf konzessionierten Regionalflugplätze der Schweiz. Der Flughafen Bern-Belp hat für die gesamte Region einen hohen Stellenwert und kann die Anschlüsse an europäische Zentren und Luftverkehrsknoten gewährleisten. Er ist damit für die Standortattraktivität der Region von grosser Bedeutung.

Modal-Split

In der nachfolgenden Abbildung ist der Modal-Split (Anteil der verschiedenen Verkehrsträger am Gesamtverkehr) aus dem Gesamtverkehrsmodell (GVM) dargestellt. Der vorliegende Modal-Split bildet die MIV- und ÖV-Anteile ab. Aufgrund der schlecht quantifizierbaren Angaben für den Fuss- und Veloverkehr kann dieser nicht in die Berechnung einbezogen werden.

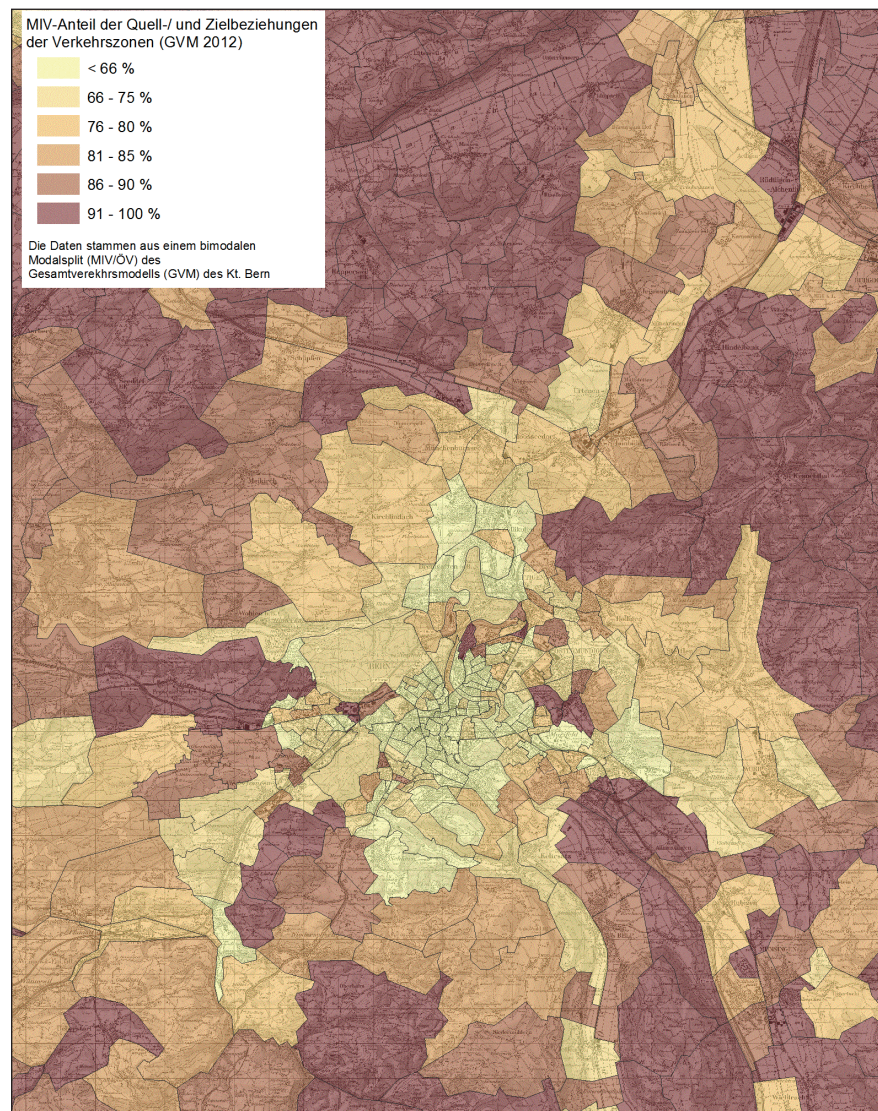


Abb. 14 Modal-Split gemäss Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern 2012.

Wie zu erwarten, ist der MIV-Anteil in zentralen Lagen tiefer als im ländlichen Teil der Region.

Folgende generelle Zusammenhänge können festgehalten werden: Je besser die Qualität des öffentlichen Verkehrs (Dichte und Breite des Angebots) und das Angebot der Grundversorgung (Alltagsgüter) sind, desto stärker reduziert sich im Modal-Split der MIV-Anteil zugunsten des ÖV.

Auffallend ist in der Agglomeration auch die Auswirkung des Bahnangebots auf die Verkehrsmittelwahl. Auf den Achsen Bern–Solothurn, Bern–Worb und Bern–Thun sind die Anteile des MIV kleiner als in Gebieten ohne Bahnanschluss. Insbesondere der Ausbau der S-Bahn ab Bern Richtung Norden, der in den letzten 20 Jahren erfolgte, zeigt Wirkung: Hier sind tiefe MIV-Anteile auch ausserhalb des städtischen Kerngebietes zu finden.

3.2.2 Zustand 2030 Verkehr (Netz und Belastung) Vergleich Ist-Zustand 2012 und Referenzzustand 2030 (GVM)

Referenzzustand Gesamtverkehrsmodell (GVM)

Für das Gesamtverkehrsmodell (GVM) wurde ein Referenzzustand definiert, der den Ist-Zustand sowie die schon beschlossenen und finanziell gesicherten, zusätzlichen Massnahmen berücksichtigt (Stand 2012). Dazu gehören die meisten Projekte der A-Liste aus dem Prüfbericht des Bundes zu den AP V + S Bern I und II. Das GVM wird laufend aktualisiert und mit Daten von Verkehrserhebungen kalibriert. Aus diesem Grund sind die Auswertungen aus dem RGSK I nicht direkt mit den hier vorliegenden Auswertungen vergleichbar.

Vergleich Ist-Zustand 2012 und Referenzzustand 2030 (GVM)

Wie aus nachfolgender Tabelle ersichtlich, wird gemäss GVM in der Region Bern-Mittelland bis 2030 mit einer Verkehrszunahme (Personenkilometer) von 12,8 Prozent beim MIV, von 52,9 Prozent beim ÖV und von 26,6 Prozent beim Gesamtverkehr gerechnet. Dabei liegt das Verkehrswachstum beim ÖV über, beim MIV unter dem kantonalen Durchschnitt. Beim MIV wird von einem sinkenden Besetzungsgrad ausgegangen (2012: 1,45 Personen pro Fahrzeug, 2030: 1,33 Personen pro Fahrzeug). Deshalb ist die prozentuale Zunahme der Fahrzeugkilometer höher als die der Personenkilometer.

Ähnliche Wachstumsverhältnisse zeigen sich im Agglomerationsperimeter. Gemäss GVM zeichnet sich in der Agglomeration bis 2030 eine Verkehrszunahme von 12,6 Prozent beim MIV, 51,7 Prozent beim ÖV und 27,0 Prozent beim Gesamtverkehr ab. Obwohl der ÖV auf die Personenkilometer bezogen prozentual stärker wächst als der MIV, wird auch die Belastung durch den MIV weiter zunehmen.

Die Zahlen aus dem GVM sind Modellwerte, die im Einzelfall mit Vorsicht zu interpretieren sind, da verschiedene Effekte (z.B. Verkehrsmengenbegrenzungen infolge ausgelasteter Kreuzungen) nicht berücksichtigt werden. So bildet das Modell Verkehrsmanagementmassnahmen oder

aufgrund der Platzverhältnisse unvermeidbare Kapazitätseinschränkungen im städtischen Raum ungenügend ab. In der Stadt Bern hat die MIV-Belastung (ausgenommen Autobahnen) in den letzten Jahren kontinuierlich abgenommen.

	MIV				ÖV			Gesamtverkehr		
	2012	2030	Zunahme		2012	2030	Zu- nahme	2012	2030	Zu- nahme
	Pers-km in mio	Pers-km	Fzg-km		Pers-km in mio	Pers-km		Pers-km in mio	Pers- km	
Agglomerations- perimeter*	8,46	9,52	12,6%	22,7%	5,02	7,61	51,7%	13,48	17,13	27,0%
Region Bern- Mittelland	9,98	11,26	12,8%	23,0%	5,26	8,04	52,9%	15,24	19,30	26,6%
Total Kanton Bern	26,01	29,72	14,3%	24,6%	12,13	18,16	49,7%	38,14	47,88	25,5%

Tab. 12 Trend der Verkehrsentwicklung (Personenkilometer und Fahrzeugkilometer) 2012–2030 (gemäss GVM).
 Bei der Auswertung des MIV wird auch der Strassengüterverkehr berücksichtigt.
 * Gemäss MinVV ohne Freiburger Gemeinden (vgl. Abb. 1)

Auswertungen des GVM haben gezeigt, dass die Auslastung auf dem übergeordneten Netz 2030 sehr hoch sein wird – selbst mit den bereits gesicherten Massnahmen wie der vorgesehenen Umnutzung der Pannestreifen auf der A6. Die Auswertung hat auch aufgezeigt, dass sich die Überlastung in erster Linie auf das übergeordnete Netz beschränkt und der Verkehr auf dem regionalen Netz noch relativ gut funktionieren wird. Umso wichtiger ist es, diese Entwicklung mit einem gezielten Verkehrsmanagement laufend zu beobachten und den Verkehr entsprechend zu lenken.

3.3 Handlungsbedarf

3.3.1 Siedlung und Landschaft

Stärken-Schwächen-Analyse: Ist-Zustand

Wirtschafts- und
Siedlungsstruktur

Die Region Bern-Mittelland ist Teil der «Hauptstadtregion Schweiz». Sie hat ein grosses Potenzial im Bereich «Public Management», ein ausgebautes Bildungsangebot und ein durch den öffentlichen Verkehr unterstütztes Netzwerk von attraktiven Kern- und Agglomerationsgemeinden mit spezifischen kulturellen Prägungen. Sie verfügt über ein breites Wohnangebot, das vom urbanen Wohnen bis zum «Wohnen im Grünen» reicht. Auch bestehen Flächenpotenziale für vielseitige wirtschaftliche Nutzungen. Der Bestand der Siedlungen hat grundsätzlich eine hohe Qualität. Naherholungs- und Lebensqualität, Überschaubarkeit, Differenzierung und Vielfalt prägen die Siedlungsstrukturen. Neben der Innenstadt von Bern, die als UNESCO-Weltkulturerbe ausgezeichnet ist, gibt es zahlreiche weitere kulturhistorisch wertvolle Ortsbilder und Einzelobjekte.

Wohnen

Seit den 1970er-Jahren verzeichnete das urbane Kerngebiet der Region einen Bevölkerungsrückgang. Mitte der 2000er-Jahre fand eine Trendwende statt. So nahm die Bevölkerung im urbanen Kerngebiet im Zeitraum 2007–2013 wieder um ca. 11'000 Einwohner/innen zu (vgl. Tab. 1, Kap. 3.1.1). Alleine die Gemeinden Bern, Köniz und Ostermündigen haben in diesem Zeitraum einen Zuwachs von knapp 10'000 Einwohner/innen verzeichnet. Aus raumplanerischer Sicht ist die Entwicklung der letzten Jahre zu begrüßen, insbesondere auch weil ein relevanter Anteil durch Siedlungsentwicklung nach innen erfolgen konnte.

Es lässt sich grundsätzlich festhalten, dass die bestehende Siedlungsstruktur im Perimeter der RKBM den zeitgemässen Anforderungen an die ÖV-Erschliessung entspricht. Mit der in den letzten Jahren verstärkten Wohnbauproduktion an zentralen Lagen konnte der Bevölkerungsanteil, der an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten lebt, erhöht werden. Insgesamt ist ein grosser Teil der Bevölkerung an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. 77 Prozent der Einwohner/innen sind sogar gut bis sehr gut (ÖV-Güteklassen A, B und C) mit dem ÖV erschlossen (vgl. Tab. 2, Kap. 3.1.1). Ungenügend oder gar nicht mit dem ÖV erschlossene Siedlungsflächen befinden sich vor allem in den ländlichen Gemeinden oder teilweise an Hanglagen von Gemeinden, die ansonsten gut mit dem ÖV erschlossen sind (z. B. Ortsteile der Gemeinden Kehrsatz, Oberdiessbach, Vechigen).

Arbeiten

In den letzten Jahren erfolgte eine starke Konzentration der Arbeitsplätze entlang der Verkehrsachsen, an den Standorten für verkehrsentensive Vorhaben (VIV) und an den bezeichneten Entwicklungsschwerpunkten (ESP). Die ESP- und VIV-Standorte in der Region sind gut an den ÖV und an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Zu beachten ist, dass nach wie vor ein Grossteil der Arbeitsplätze in der Stadt Bern und in den angrenzenden Gemeinden liegt. Diese sind generell gut erschlossen.

In den letzten Jahren war eine zunehmende Verdrängung von industriellen und gewerblichen Nutzungen durch Dienstleistungsnutzungen zu beobachten. Heute stehen deshalb insbesondere an zentralen Lagen nur noch wenige Flächen für Betriebe aus dem 2. Sektor zur Verfügung

Landschaft

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

In diesem Zusammenhang sind die zahlreichen Grünkorridore und Grüninseln in den zentralen Bereichen der Agglomeration von besonderer Bedeutung. Sie prägen und gliedern den Agglomerationsraum und dienen der Naherholung, dem Stadtklima und der ökologischen Vernetzung. Diese Qualitäten sind heute einem zunehmenden Siedlungs- und Nutzungsdruck ausgesetzt.

Stärken-Schwächen-Analyse: Zustand 2030

Wirtschafts- und
Siedlungsstruktur

Die im Leitbild umrissene Siedlungsstruktur (siehe Kap. 4.2) hat ein ausserordentliches Potenzial für eine nachhaltige Entwicklung. Die effiziente Einbindung in das westeuropäische Städtennetzwerk, die Überschaubarkeit und der Landschaftsbezug sind Standortvorteile, die sich langfristig auszahlen werden.

Wohnen

Die zukünftige Siedlungsstruktur hängt massgeblich von der Lage der bestehenden Bauzonen, der Realisierung von Innenentwicklungspotenzialen und den zukünftigen Einzonungen ab. Die vorhandenen Bauzonen sind zu grossen Teilen gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Vergleicht man die Bauzonenreserven Wohnen mit dem Baulandbedarf bis 2030, ist ersichtlich, dass in der Region Bern-Mittelland das erwartete Bevölkerungswachstum zu grossen Teilen mit der Realisierung der Bauzonenreserven und der Mobilisierung der städtebaulichen Potenziale aufgefangen werden könnte (vgl. folgende Tabelle).

Raumtyp	Reg. Wohn- baulandbe- darf WBB _{reg} (ha)	Unbebaute Wohn-/ Mischzonen (ha)	Anrechen- bare gering bebaute Wohn-/ Mischzo- nen* (ha)	Wohnanteile Umstrukturie- rungsgebie- te** (ha)	Bilanz (ha)
Zentrum 1. Stufe	107	17	2	75	-13
Urbane Kerngebiete	120	56	10	7	-47
Zentren 3. und 4. Stufe	117	63	11	9	-34
A&E ohne Zentralität	63	37	8	5	-13
Agglomerationsperimeter	397	169	30	89	-109
Zentrumsnahe ländliche Räume	40	51	11	1	23
Hügel- und Berggebiete	5	15	2	-	12
Total Region Bern-Mittelland	452	239	44	97	-72

Tab. 13 Flächenbilanz Wohnen bei einer Umsetzung des Zielszenarios.

* Teilweise bebaute Parzellen gemäss kantonaler Erhebung 2015: Auf diesen Parzellen kann eine weitere Hauptbaute errichtet werden. Es werden pauschal 50% der Fläche angerechnet.

** Berücksichtigt wurden die Wohnanteile der Umstrukturierungsgebiete Arbeiten und Wohnen. Falls heute bereits anteilig Wohnnutzung vorhanden ist, wurde ein Reduktionsfaktor von 50% eingesetzt. Verdichtungsgebiete wurden nicht einbezogen.

Bis zum Jahr 2030 steht also die Aktivierung von Innenverdichtungspotenzialen und bestehenden Bauzonenreserven im Vordergrund. Erst an zweiter Stelle sind Einzonungen vorzusehen, um das prognostizierte Bevölkerungswachstum aufnehmen zu können. Die Erfahrungen der letzten Jahre haben jedoch gezeigt, dass Gemeinden im urbanen Kerngebiet und teilweise auch Agglomerationsgemeinden zusehends Mühe haben, bestehendes Siedlungsgebiet zu verdichten, neue Flächen einzuzonen oder zu überbauen. Der Druck der Nachbarschaft, die Flächen unbebaut zu lassen, ist in der Regel gross. In den ländlichen Gemeinden stellt sich eher das Problem der Baulandverfügbarkeit.

Arbeiten

Prognosen bezüglich des Baulandbedarfs für das Arbeiten sind aufgrund der unterschiedlichen Flächenbeanspruchung von verschiedenen Branchen und unvorhersehbaren wirtschaftlichen Entwicklungen kaum möglich. Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die vorhandenen 97 ha Bauzonenreserven Arbeiten die Nachfrage bis 2030 zu einem wesentlichen Teil abdecken werden. Hinzu kommen die Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete Arbeiten sowie Vorranggebiete Arbeiten, welche insbesondere in Gemeinden mit Zentrumsfunktion liegen, als weitere Potenziale (vgl. Kapitel 5.1.1, Massnahme S4 und S5). Weiter zeigt sich, dass grosse Teile der Reserven aus raumplanerischer Sicht am richtigen Ort liegen. Mit den verschiedenen Entwicklungsschwerpunkten ist eine gute Ausgangslage für eine koordinierte und raumplanerisch zweckmässige Arbeitsplatzentwicklung gegeben.

Die Zusammensetzung der Bauzonenreserven im Bereich Arbeiten zeigt einen Überhang an Reserven für Büroarbeitsplätze. Dagegen haben die letzten Jahre gezeigt, dass insbesondere im urbanen Kerngebiet Flächen für produzierende Betriebe vermehrt unter Umnutzungsdruck stehen. Im übrigen Agglomerationsperimeter fehlt für solche Flächen hingegen oftmals die Nachfrage.

Landschaft Die Ausdehnung des Siedlungsgebiets und der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen – insbesondere in den Agglomerationsgemeinden – führen zunehmend zu einer Lebensqualitätsverminderung im Wohnumfeld und zu einem Verlust an Landwirtschaftsflächen und an ökologisch wertvollen Lebensräumen. Dabei besteht die Gefahr, dass ein Alleinstellungsmerkmal der Region – die enge Verknüpfung der Siedlungsstrukturen mit der Landschaft – zerstört wird.

Handlungsbedarf Siedlung

Umsetzung räumliches Leitbild Die Planung und Realisierung der Infrastrukturen sowie die Entwicklungsstrategien der Gemeinden sind auf das räumliche Leitbild (vgl. Kap. 4.2) auszurichten, das vernetzte und gegliederte Siedlungsräume in einer intakten Landschaft vorsieht. Die angestrebte nachhaltige Entwicklung umfasst sowohl die vernetzten inneren Siedlungsstrukturen als auch die komplementären ländlichen Räume.

Fehlendes Flächenangebot Der grösste Handlungsbedarf ergibt sich aufgrund des zu erwartenden und angestrebten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums. Dieses ist nur durch die konsequente Aktivierung von Baulandreserven und Innenentwicklungspotenzialen sowie durch gezielte Einzonungen zu realisieren. Im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung soll der Schwerpunkt des Siedlungswachstums an zentralen und gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen erfolgen. Die entsprechenden Standorte sind planerisch zu sichern und für eine Überbauung freizugeben.

Neben dem Defizit an Flächen für die Wohnnutzung kann es aufgrund des Drucks zur Umnutzung insbesondere im urbanen Kerngebiet zunehmend schwierig werden, Flächen für produzierende Betriebe zu erhalten. In Zukunft sind deshalb neben Wohnzonen auch Flächen für reine Industrie- und Gewerbenutzungen zu sichern. Zusätzlich ist zu verhindern, dass Industrie- und Gewerbezone für weitere Dienstleistungsnutzungen geöffnet werden.

Siedlungsentwicklung nach innen In der gesamten Region sind (theoretische) Potenziale für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung nach innen vorhanden. Insbesondere wegen des fehlenden Entwicklungswillens von Grundeigentümern und wegen Widerständen der Nachbarschaft ist heute nur ein geringer Teil dieses Potenzials tatsächlich verfügbar. Als mittel- und langfristiges Potenzial muss die Siedlungsentwicklung nach innen vertieft thematisiert und die Umsetzung von inneren Reserven stark gefördert werden. Dies umfasst neben der Verdichtung des bestehenden Siedlungsgebiets auch Massnahmen zur Aufwertung und Erneuerung von Quartieren und Dorfkernen.

Fehlende Akzeptanz für Siedlungsentwicklungen

In letzter Zeit sind zahlreiche Schwierigkeiten zu verzeichnen, an guter Lage liegendes Land für Siedlungserweiterungen einzuzonen oder zu überbauen. Diesbezüglich besteht Handlungsbedarf auf verschiedenen Ebenen. Bei der Bevölkerung ist eine Einstellungsänderung gegenüber der Innenentwicklung sowie der Verdichtung und Mobilisierung von Entwicklungsarealen zu erwirken. Die bestehenden Planungsinstrumente und heutigen Entscheidmechanismen genügen zudem den Anforderungen an eine nachhaltige Regionalentwicklung nur bedingt und sind im Sinne der übergeordneten Instrumente (RPG, kantonaler Richtplan) zu überdenken und weiterzuentwickeln.

Handlungsbedarf Landschaft

Die Landschaftsqualität in der Region Bern-Mittelland wird als Alleinstellungsmerkmal betrachtet. Sie ist damit ein wichtiger Standortfaktor. Herausragend ist einerseits die Durchgrünung des urbanen Kerngebietes, die auch in dicht besiedelten Bereichen in hoher Qualität vorhanden ist. Andererseits stechen die Nähe der Stadt zu grossräumigen und offenen Landschaften, der oft abrupte Übergang sowie der meist klare Abschluss der Siedlungsränder heraus (siehe auch Kap. 4.2.2 und 4.3.2). Der prioritäre Handlungsbedarf liegt somit im Erhalt und Schutz der bestehenden Landschaftsqualitäten. In einzelnen Bereichen sind Aufwertungen und Verbesserungen möglich. Dies trifft insbesondere auf die Naherholung zu, der im Zusammenhang mit der verstärkten Siedlungsentwicklung nach innen eine zunehmend wichtige Rolle zukommt.

Siedlungsprägende Landschaften

Die Definition der zukünftigen Siedlungsstruktur im urbanen Kerngebiet hat unter Berücksichtigung der siedlungsprägenden Grünräume zu erfolgen. Ein Auffüllen dieser Räume zugunsten einer kurzfristigen Wohnstrategie könnte zu einer Einbusse der Qualität des Ganzen führen und ist daher nicht im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung.

3.3.2 Verkehr

Entwicklungstendenzen

Statistische Analysen der letzten Jahre zeigen Entwicklungstendenzen auf, welche die Grundziele des RGSK stützen. So konnte eine Veränderung des Modal-Splits im urbanen Kerngebiet zugunsten des öffentlichen Verkehrs festgestellt werden. Weiter reduzierte sich in der Stadt Bern die Anzahl an Haushalten mit einem Auto. Beide Aspekte zeigen auf, dass mit den getroffenen Massnahmen der Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr attraktiver geworden sind. Durch die Verlagerung sowie die Umgestaltung der Ortsdurchfahrten gemäss «Berner Modell»¹¹ entstehen Möglichkeiten für Verbesserungen, die allen Verkehrsträgern zugute kommen.

Handlungsbedarf

Die zentrale Herausforderung besteht darin, die prognostizierte Verkehrszunahme zu bewältigen. Weiterer Handlungsbedarf besteht bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der verträglichen Abwicklung des Verkehrsaufkommens. Insbesondere in den Ortszentren erfordern die verschiedenen Nutzungsansprüche Veränderungen. Mit dem

11 Vom Kanton Bern seit ca. 25 Jahren verfolgte nachhaltige verkehrspolitische Strategie.

«Koexistenz-Ansatz» gemäss «Berner Modell» können die unterschiedlichen Ansprüche der einzelnen Nutzergruppen am ehesten unter einen Hut gebracht werden. Bei Umgestaltungen der Ortszentren ist der Aspekt der Verkehrssicherheit als integraler Bestandteil der Planung zu betrachten.

Die Stadt Bern hat im Rahmen des Stadtentwicklungskonzepts STEK 2016 verschiedene Analysen in ihrem Stadtgebiet durchgeführt und entsprechenden Handlungsbedarf festgestellt. Auf Basis dieser Analysen wurde ein Vertiefungsbericht Mobilität erstellt, welcher die wesentlichen Punkte eines Gesamtverkehrskonzeptes beinhaltet. Dieser wiederum dient als Grundlage für das RGSK II.

Strassennetz/Motorisierter Individualverkehr

Engpassbeseitigung auf Nationalstrassennetz

Um das Verkehrssystem langfristig leistungsfähig zu halten, besteht ein grosser Handlungsbedarf hinsichtlich Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz im Bereich des urbanen Kerngebietes. Bis 2012 führte das ASTRA Vertiefungsstudien durch und prüfte verschiedene Varianten: Mit dem «Bypass-Ost» bietet sich im Abschnitt Bern–Muri die Chance, die stark trennende Autobahn A6 zu einer stadtverträglichen Stadtstrasse rückzubauen. Damit könnte zu einer umfassenden Aufwertung von Stadtquartieren beigetragen werden (vgl. Kap. 5.2.1).

Schwachstellenanalyse

Der Handlungsbedarf wurde bereits im RGSK I detailliert nach Teilräumen aufgezeigt. Zwischenzeitlich haben zusätzliche, grossflächige Analysen weitere Schwächen im Netz aufgezeigt. So wurden unter anderem im ganzen Kanton Bern die Fussgängerstreifen überprüft und die Defizite festgehalten. Auch wurden die Unfalldaten nach neuen Richtlinien ausgewertet und in die Überlegungen einbezogen. Insgesamt wurden 45 Unfallschwerpunkte im Perimeter der RKBM eruiert. Für 38 Unfallschwerpunkte sind bereits Projekte aufgelegt, und nur für sieben Unfallschwerpunkte bestehen noch keine konkreten Absichten.

Weiter wurde die Schwachstellenanalyse auf den Kantonsstrassen in den wenigen Gemeinden, in denen sie bisher noch nicht erfolgt war, durchgeführt. Mit diesem integralen Ansatz konnten nicht nur Defizite für den MIV, sondern auch für den LV, den ÖV sowie Potenziale für eine siedlungsverträgliche Integration des Verkehrs aufgezeigt werden. Defizite auf dem regionalen Netz wurden ins RGSK II aufgenommen – entweder in bestehenden oder in neuen Massnahmenblättern.

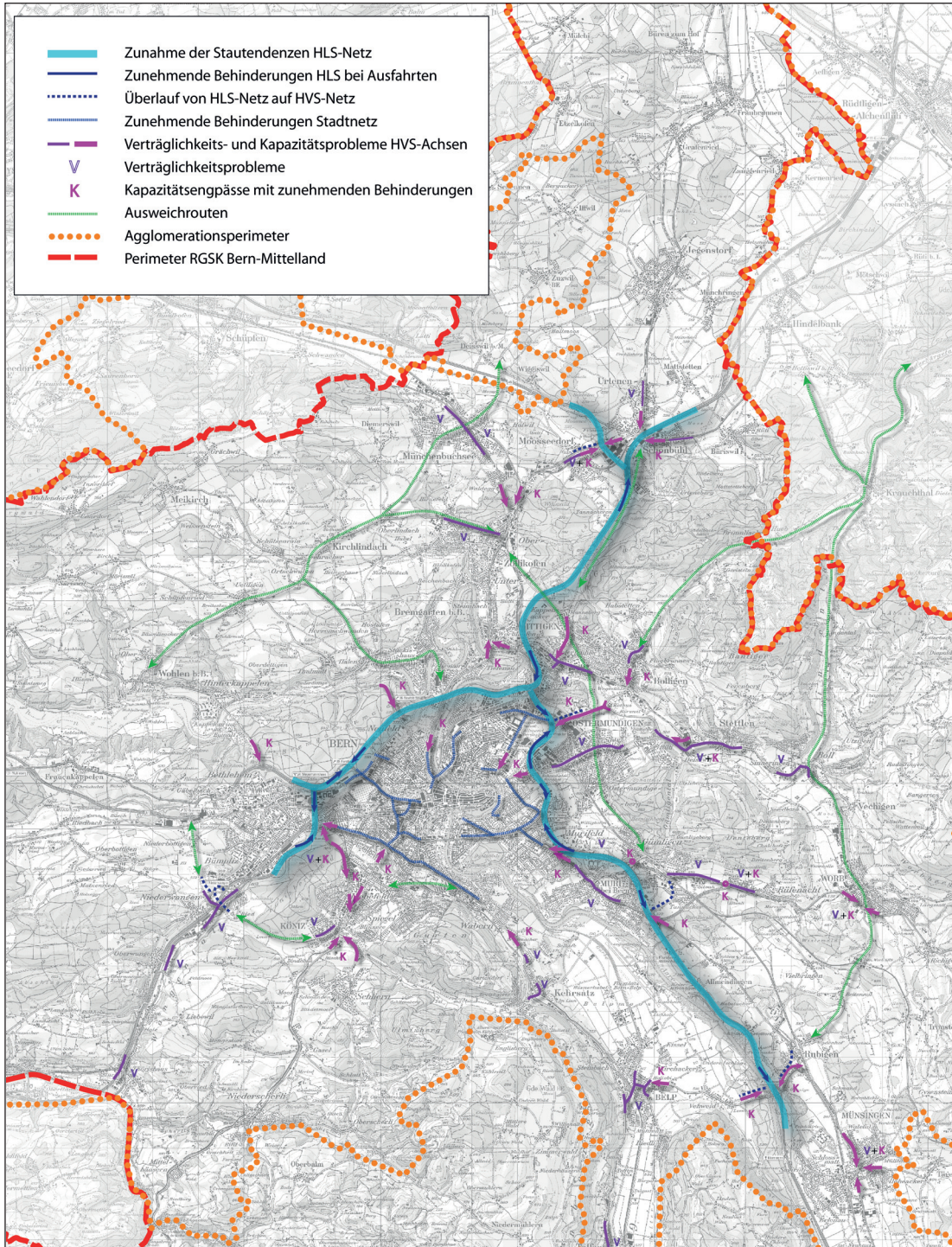


Abb. 15 Schwachstellen MIV.

Öffentlicher Verkehr

Kapazitätsengpässe und Schwachstellen

In der Region Bern-Mittelland besteht grundsätzlich ein gutes ÖV-Angebot. Der radial ausgerichtete Knoten Bern stellt dank der Bündelung der Nachfrage sowie den Durchmesserlinien eine Stärke im ÖV-System der Region Bern-Mittelland dar. Das radiale ÖV-System weist jedoch einige Schwächen auf. Die wichtigsten sind nachfolgend aufgeführt:

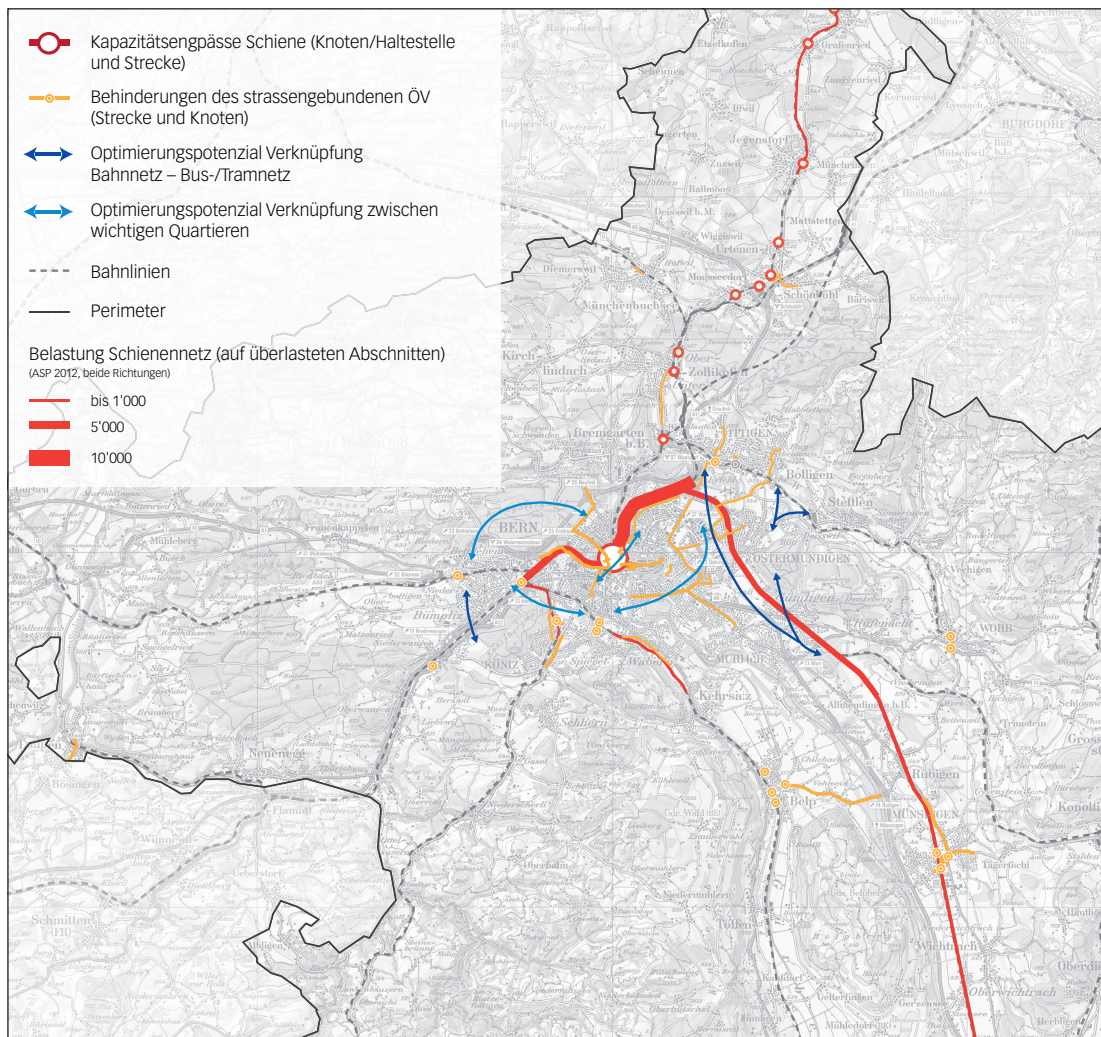


Abb. 16 Schwachstellen ÖV.

a) Kapazitätsengpässe und Schwachstellen Schiene

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

- zwischen Holligen und Wyler/Löchligen;
- im Aaretal (Überlagerung mit dem Güterverkehr);
- im Gürbetal (einspurige Streckenabschnitte führen zu fehlenden Anschlüssen in Thun und Bern).

Diese Kapazitätsengpässe wirken sich negativ auf die notwendigen Leistungssteigerungen der S-Bahn und der Schnellzüge aus und beeinträchtigen die betriebliche Flexibilität im Knoten Bern. Auf der Strecke Bern–Schwarzenburg besteht zwar kein Kapazitätsproblem – wegen der Einspurigkeit sind aber die Fahrplanausgestaltung sowie die Betriebsführung eingeschränkt. Weiter stellt die Kopfbahnhofsituation im Bahnhof Bern, die für Fernverkehrszüge auf der Nord-Süd- und Ost-Südverbindungen besteht, eine Schwachstelle dar. Im Bereich Brünnen fehlt zudem ein Wendegleis, welches die Systematisierung des Viertelstundentakts ermöglicht.

Das Schmalspurnetz leidet vor allem unter folgenden Kapazitätsengpässen:

- RBS-Bahnhof in Bern, inklusive Publikumsanlagen, wobei das Projekt «Zukunft Bahnhof Bern» aus dem RGSK I entsprechende Massnahmen vorsieht;
- Strecke Worblaufen–Solothurn, die teilweise einspurig geführt ist und an den verschiedenen Haltestellen ungenügende Perronlängen aufweist.

b) Kapazitätsengpässe und Schwachstellen Tramnetz

Die Achse Hirschengraben–Bahnhofplatz–Zytglogge ist an der Grenze ihrer Belastbarkeit angelangt. Auf der Tramstrecke Richtung Muri sind wegen einspuriger Streckenabschnitte keine Kapazitätsteigerungen mehr möglich.

c) Überlastete ÖV-Linien

Der ÖV stösst während den Spitzenzeiten auf mehreren Strecken sowohl im städtischen als auch im Regionalverkehr an seine Kapazitätsgrenze. Die Folge dieser Überlastungen sind Verspätungen und ein Mangel an Sitzplätzen, was zu einem Komfortverlust für die Passagiere führt. Im Regionalverkehr sind vor allem die Linien von Bern Richtung Thun, Solothurn und Biel betroffen. In der Stadt Bern sind insbesondere die Bernmobil-Linien bzw. Linienäste 10 Schliern–Köniz–Bern–Ostermundigen–Rüti, 9 Wabern–Bahnhof–Wankdorf, 11 Bahnhof–Güterbahnhof, 12 Bahnhof–Zentrum Paul Klee, 17 Bahnhof–Köniz Weiermatt, 20 Bahnhof–Wyler–Wankdorf und 21 Bahnhof–Bremgarten während der Morgen- und Abendspitze stark überlastet. Zudem stösst in den Spitzenzeiten auch die Buslinie 40 in den Bereichen Papiermühle–Kappelisacker und Papiermühle–Pulverstutz an Kapazitätsgrenzen.

d) Behinderung des strassengebundenen ÖV

Der ÖV wird in den Spitzenzeiten vor allem in folgenden Quartier- und Ortszentren sowie Einfallsachsen in die Stadt durch den MIV behindert:

- Bern: Mattenhof–Eigerplatz, Belpstrasse (Linien 3 und 28);
- Bern: Muristrasse Zufahrt Kreisel Burgernziel und Thunplatz–Burgernziel (Linien 6,7, 8 und 28);

- Bern und Köniz: Seftigenstrasse (Landoltstrasse–Dorfstrasse) und Papiermühlestrasse (Guisanplatz–Wankdorfplatz) (Linie 9);
- Köniz–Bern: Schwarzenburg- und Könizstrasse (Linien 10, 17 und 29);
- Köniz: Schwarzenburgstrasse: (Stationsstrasse–Köniz Zentrum);
- Bern: Ostermundigenstrasse (Laubegg–Pulverweg), Eigerplatz;
- Ostermundigen: Ortsdurchfahrt Bernstrasse (Waldegg–Zollgasse) (Linie 10 und 44);
- Bern: Bollwerk und Schützenmattstrasse (Linie 11 und 21);
- Bern: Länggassstrasse und Grosser Muristalden (Linie 12);
- Bern: Laupen- und Länggassstrasse (Linien 11, 12, 100–106);
- Bern: Belpstrasse (Schwarztorstrasse–Effingerstrasse), Köniz: Könizstrasse (Waldegg–Neuhausplatz) (Linie 17);
- Bern: Thunstrasse (Linie 19);
- Bern: Bollwerk (Linie 20);
- Bern: Ostring (Burgernziel–Buchserstrasse), Kirchenfeldstrasse, Eigerstrasse/Sulgenau, Giacomettistrasse (Linie 28);
- Köniz: Könizstrasse (Bahnübergang–Waldeggstrasse), Dorfstrasse (Eimündung Seftigenstrasse), Seftigenstrasse (Linie 29);
- Münchenbuchsee–Zollikofen: Bernstrasse (Linien 34 und 36);
- Ittigen–Bern: Grauholz- und Papiermühlestrasse (Linien 40 und 41);
- Bolligen–Bern: Bolligenstrasse (Linie 44);
- Belp: Kreisel Steinbach-/Neumattstrasse, Kreisel Rubigen-/Käsereistrasse, Viehweidstrasse inkl. Autobahnanschluss Rubigen;
- Münsingen: Bernstrasse (Schwand–Münsingen C), Knoten Thunstrasse/Alte Bahnhofstrasse, Tägertschistrasse (Ortseinfahrt Münsingen) (Linie 160);
- Belp: Kreisel Rubigen-/Käsereistrasse (Linie 332);
- Belp: Kreisel Steinbach-/Neumattstrasse (Linie 334).

Zudem wird der strassengebundene ÖV bei Bahnübergängen beeinträchtigt, zum Beispiel im Morillon in Bern, in Köniz, bei der Hohlestrasse in Belp sowie in Kehrsatz und Neueneegg/Flamatt.

Die daraus resultierenden regelmässigen, teilweise signifikanten Verspätungen führen zu einem Attraktivitätsverlust des ÖV und zu erhöhten Betriebskosten. Zudem werden die Anschlüsse der Bus- und Tramlinien auf die Bahn gefährdet respektive verpasst.

e) Verknüpfungen Bahn- mit Bus- und Tramnetz

Bei der Verknüpfung zwischen dem Bahnnetz und dem Bus- und Tramnetz sowie bei der Ausgestaltung von ÖV-Knoten besteht insbesondere in folgenden Gebieten noch Optimierungspotenzial: Liebefeld–Waldegg, Kleinwabern, Wankdorf, Deisswil und Jegenstorf.

f) Verknüpfung zwischen wichtigen Stadtteilen und Quartieren

Folgende grössere Stadtteile und Quartiere sind nicht optimal miteinander verknüpft:

- Bümpliz-Bethlehem–Länggasse (u. a. Universität): Zwischen diesen Quartieren erfolgt heute die Verknüpfung hauptsächlich mit Umsteigen am Hirschengraben.
- Stadtteil III (Weissenbühl, Eigerplatz)–Stadtteil IV (Freudenbergplatz, Guisanplatz)–Stadtteil V (Bahnhof Wankdorf): Im Süden der Stadt Bern fehlt eine direkte Tangentiallinie zwischen den Stadtteilen. Die Stärkung des ÖV in diesem Raum ist unter anderem wegen der fehlenden Süd-tangente (Autobahn) sehr wichtig. Zudem wird eine Verknüpfung am Bahnhof Weissenbühl angestrebt.
- Im Rahmen des Stadtentwicklungskonzept STEK 2016-Entwurfs wurde festgestellt, dass die Stadtteile III (Mattenhof-Weissenbühl) und V (Breitenrain-Lorraine) sowie Stadtteil VI (Bümpliz) keine direkten ÖV-Verbindungen aufweisen und deshalb im Vergleich zu anderen Stadtteil-Verbindungen relativ viele MIV-Fahrten generieren.
- Mit der baulichen Entwicklung des Insel-Areals entsteht ein Handlungsbedarf zu dessen besserer Erschliessung.

Veloverkehr

Velonutzung

In der Region Bern-Mittelland herrschen mehrheitlich günstige räumliche und verkehrspolitische Voraussetzungen für den Veloverkehr. Dementsprechend gross ist das Potenzial für die Velonutzung in der Agglomeration und in der gesamten Region – gerade auch unter Berücksichtigung der Entwicklung bei den E-Bikes. Bern möchte sich als Velo-Stadt, Köniz als Velo-Gemeinde positionieren. Demgegenüber steht ein im Gesamtverkehr stagnierender Anteil des Veloverkehrs. Es besteht somit ein grundlegender Handlungsbedarf, was die Velonutzung in der Region Bern-Mittelland anbelangt.

Schwachstellen Infrastruktur

Auf der infrastrukturellen Ebene erfasste die RKBM den Handlungsbedarf im Rahmen einer systematischen Schwachstellenanalyse. Für das RGSK II relevant sind dabei nur Schwachstellen, die eine regionale Bedeutung haben. Die Schwachstellenanalyse basiert im Wesentlichen auf:

- der Analyse der Kantonsstrassen anhand der kantonalen Standards (OIK II und OIK III);
- dem Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr des AP V + S Bern I (2007);
- der Aktualisierung und Vertiefung dieser Schwachstellen im Rahmen der regionalen Velonetzplanung mit fachlicher Unterstützung der Gemeinden;
- zusätzlichen Abklärungen und Begehungen vor Ort.

Auch wurden die regionalen Schwachstellen mit dem kantonalen Sachplan Veloverkehr vom 3. Dezember 2014 abgeglichen. Dabei wurden einzelne Lücken ins Alltagsnetz, vor allem aber auch zahlreiche Routenumlegungen (aus Sicherheits- oder Attraktivitätsgründen) ins Freizeitnetz aufgenommen.

Jede Schwachstelle wurde einer der folgenden Schwachstellenkategorien zugeordnet:

– Alltagsnetz:

- **Physische Netzlücken** bezeichnen nicht vorhandene Verbindungen, die durch ein topografisches Hindernis (Gewässer, Tal, Eisenbahnlinie, Autobahn etc.) verunmöglicht werden. Eine Nachfrage aufgrund der Wunschlinien wurde jedoch identifiziert.
- **Widerstände** bestehen auf Verbindungen, die topografisch möglich sind, aber noch Anpassungen erfordern, um den Ansprüchen des Veloverkehrs zu genügen (Asphaltieren, Velo-Fahrverbot entfernen, Rampen anstelle von Treppen usw.). Zu den bestehenden Netzwideständen können beispielsweise Lichtsignalanlagen gehören.
- **Verkehrssicherheitsdefizite** sind weitere Schwachstellen für den Veloverkehr etwa infolge zu schmaler Fahrbahn, zu hoher Verkehrsbelastung, mangelnder oder ungenügender velospezifischer Infrastruktur oder zu hoher Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs bei fehlender Sichtweite. Diese Schwachstellen können punktuell (Querung, Abbiegemanöver, Engpass usw.) oder linear (Streckenabschnitt) auftreten. Verkehrssicherheitsprobleme können auch durch eine starke Trennwirkung der Strasse (z. B. auf stark belasteten Ortsdurchfahrten) auftreten, wobei in diesen Fällen eine gesamtheitliche Betrachtung des Strassenraums nötig ist.
- **Schulwegsicherheitsdefizite** sind vergleichbar mit den allgemeinen Defiziten zur Verkehrssicherheit, betreffen aber eine Strecke, die als regionaler Schulweg identifiziert wurde.
- **Veloparkierung**: ungenügende Anzahl und/oder Qualität der regionalen Veloabstellanlagen (nicht gedeckt, keine Möglichkeit, das Velo anzuschliessen, schlecht erreichbar usw.).
- Darüber hinaus weisen zahlreiche **Lichtsignalanlagen** (LSA) aus Sicht des Veloverkehrs Optimierungspotenzial auf (separate Anlagen, Vor- oder Dauergrün usw.), auf welche im RGSK II nicht spezifisch eingegangen wird. Im Rahmen jedes Projekts sind jedoch die Veloverträglichkeit der LSA-Regelung zu untersuchen und entsprechende Massnahmen vorzuschlagen.

– Freizeitnetz:

- **Physische Netzlücken** (siehe physische Netzlücken im Alltagsnetz).
- **Widerstände** bestehen auf vorhandenen Verbindungen, die nicht oder ungenügend als Velorouten beschildert sind, ein Fahrverbot oder einen ungenügenden Ausbaugrad aufweisen.
- **Verkehrssicherheit**: Die Sicherheitsansprüche der Benutzer/innen des Freizeitnetzes (Familien, gelegentliche Velofahrende usw.) sind höher als diejenigen der Alltags-Velofahrenden. Strecken oder Stellen, welche für Alltags-Velofahrende sicher sind, für Freizeit-Velofahrende jedoch nicht, werden als Verkehrssicherheits-Schwachstellen des Freizeitnetzes dargestellt.
- **Attraktivität Route**: Strecken, welche den Attraktivitätsansprüchen der Freizeitnutzung nicht entsprechen (gemäss Netzanalyse von SchweizMobil).

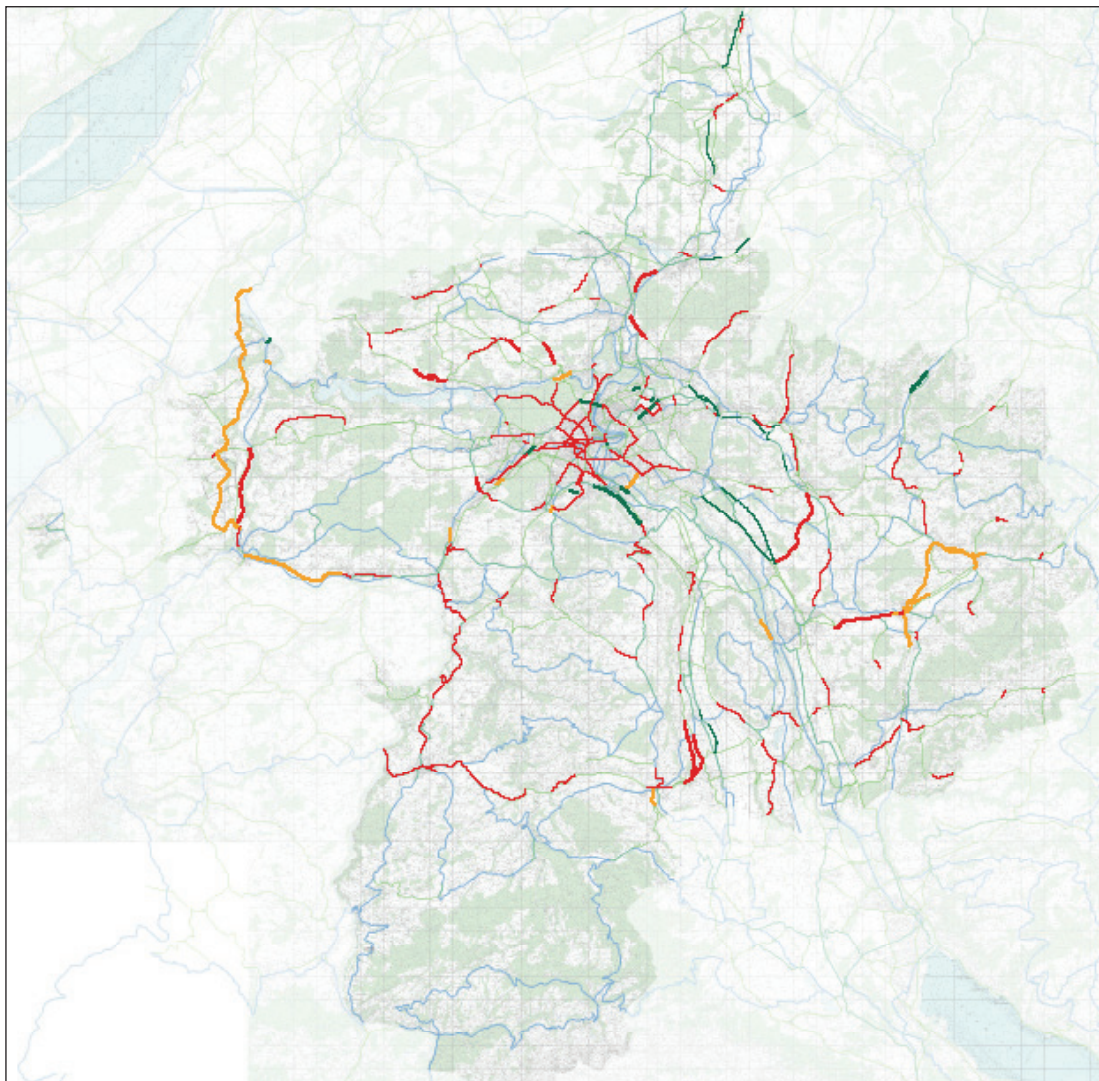


Abb. 17 Abbildung Schwachstellen Veloverkehr (Grün = Netzlücken; Rot = Sicherheit; Orange = Widerstände)
(RVNP 2014).

	Fussverkehr
Schwachstellen	Wie beim strassengebundenen ÖV besteht ein starker Zusammenhang zwischen den Schwachstellen Fussverkehr und stark durch den MIV belasteten Strassen. Folgende Schwachstellen gehören dazu: <ul style="list-style-type: none">– mangelnde Verkehrssicherheit;– Immissionen des MIV (insbesondere auf stark befahrenen Abschnitten);– fehlende Trottoirs, hohe Trottoirabsätze;– fehlende oder ungenügende Wegverbindungen;– fehlende oder ungenügende Querungsmöglichkeiten.
Fussgängerstreifen	Der Kanton Bern hat die Schwachstellen auf dem Kantonsstrassennetz systematisch untersucht und alle Fussgängerstreifen beurteilt. Die Stadt Bern hat ebenfalls 900 Fussgängerstreifen auf dem Stadtnetz beurteilt. Davon befinden sich rund 500 im Umfeld von Schulanlagen. Die aus dem

erkannten Handlungsbedarf abgeleiteten Massnahmen werden durch den Kanton und die Gemeinden koordiniert und umgesetzt. Auf Stufe Regionalkonferenz wird die Zugänglichkeit zu den ÖV-Knoten von regionaler Bedeutung untersucht.

Kombinierte Mobilität

Auslastung

Die Auslastung der bestehenden Anlagen insgesamt (P + R und B + R) liegt in der Grössenordnung von 75 bis 85 Prozent. Speziell zu erwähnen ist, dass die grossen P + R-Anlagen (z. B. Gümmenen, Kiesen, Münsingen und Worb Dorf) allesamt sehr gut ausgelastet, teilweise sogar überlastet sind. Die Auslastung der einzelnen Anlagen innerhalb der Korridore ist sehr unterschiedlich. Dies zeigt auch die Notwendigkeit geeigneter Koordinations- und Informationsmassnahmen. Wenn es gelingt, durch Informations- und allenfalls auch Tarifmassnahmen eine bessere Auslastung der Einzelanlagen an einer Linie herbeizuführen, können unter Umständen hohe Investitionskosten vermieden werden.

Erweiterung

Ein Bedarf für die Erweiterung bestehender B + R-Anlagen wird grundsätzlich als gegeben angenommen, wenn der Auslastungsgrad mehr als 80 Prozent beträgt. Im Anhang 4 sind B + R-Anlagen aufgeführt, bei denen gemäss Angaben der Transportunternehmen und/oder der Gemeinden ein Auslastungsgrad von 80 Prozent erreicht oder überschritten ist. Ebenfalls aufgeführt sind Anlagen, bei denen gemäss der Analyse aus der regionalen Velonetzplanung Handlungsbedarf besteht.

Nachfrageorientierte Massnahmen (VM)

Aufgrund der allgemeinen Verkehrszunahme in der Schweiz und der Region ist das Netz der Hochleistungsstrassen (HLS) in der Region Bern-Mittelland in den Verkehrsspitzenstunden zunehmend gesättigt. An kritischen Stellen kommt es zum Überlauf auf das Netz der Hauptverkehrsstrassen (HVS). Im Bestreben, den Verkehr auf dem HLS-Netz stabil und stetig zu halten, werden zunehmend auch Dosierungen bei den Anschlüssen den Zufluss auf das HLS-Netz steuern müssen. Dies könnte aber bei den Auffahrten zum HLS-Netz zu Rückstaus auf das HVS-Netz führen und die Verlagerung auf das HVS-Netz verstärken. Kernstück im Umgang mit dem zunehmenden Verkehr in der Region Bern-Mittelland ist deshalb das Verkehrsmanagement (VM). Die Planung des Pilotprojekts im Korridor Nord ist in Bearbeitung.

Mobilitätsmanagement

Von wachsender Bedeutung sind Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements, um das Verkehrsaufkommen zu steuern. Dabei sind sowohl Anreize («Pull»-Massnahmen, z. B. Verdichtung nach Innen, Veloförderung) als auch Einschränkungen («Push»-Massnahmen, z. B. Parkplatzbewirtschaftung, Parkraummanagement) in Betracht zu ziehen, die Einflüsse auf die Verkehrsmittelwahl oder zeitliche Verschiebungen auf verkehrsrärmere Zeiten haben können.

4 Ziele und Strategie

Vorbemerkung

Im RGSK I wurden die übergeordneten Ziele, das Leitbild und die Entwicklungsstrategien der Region ausführlich erläutert. Die behördenverbindlichen Inhalte werden im vorliegenden Kapitel 4 in teilweise leicht gekürzter und aktualisierter Form aufgeführt.

4.1 Übergeordnete Ziele

4.1.1 Nachhaltige Entwicklung als Leitthema für die Landschafts- und Siedlungsentwicklung

Die Entwicklung in der Region Bern-Mittelland soll auf die drei Säulen der nachhaltigen Entwicklung ausgerichtet werden: ökologische, ökonomische und soziale Ziele; Konzepte, Strategien und Massnahmen stehen dabei im Einklang. Die hier umrissenen Inhalte schöpfen die heutigen gesellschaftlichen und politischen Spielräume aus. Die positive Gesamtentwicklung der Region steht dabei im Zentrum der Überlegungen und wird aus regionaler Sicht höher gewichtet als Interessen einzelner Gemeinden. Wo immer möglich werden aber Absichten und Bedürfnisse der Gemeinden in das RGSK eingebettet und bei Bedarf (teil-)regional koordiniert.

Siedlungsentwicklung

Im Rahmen der Gegebenheiten wird eine Siedlungsstruktur entwickelt, die optimale Bedingungen für die weitere gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung schafft. Abgestimmt auf die übergeordneten Vorgaben und Instrumente von Bund und Kanton steht die Nutzung der Potenziale in den bestehenden überbauten oder nicht überbauten Bauzonen im Zentrum der Überlegungen. Auch mit konsequenter Verfolgung einer Siedlungsentwicklung nach innen gibt es aber einen Bedarf an zusätzlichen Flächen für die Siedlungsentwicklung. Die groben Leitlinien zur Bestimmung von Entwicklungsflächen von regionaler Bedeutung geben die Zentralitätsstruktur und das schienengebundene Netz des öffentlichen Verkehrs vor. Kleinere Ergänzungen und Arrondierungen sollen auf Stufe Gemeinde im Einklang mit dem kantonalen Richtplan (vgl. Kap. 4.1.3) weiterhin möglich sein.

Landschaft und Topografie geben die Spielregeln für die Siedlungsentwicklung und für die Planung der technischen Infrastrukturen (z. B. Verkehrsinfrastruktur) in der Region Bern-Mittelland vor. Die Siedlungsentwicklung dieses zentralen Bereichs der «Hauptstadtregion Schweiz» ordnet sich harmonisch in die Landschaft und Topografie ein. Die Vielfalt der verschiedenen Landschaften ist eine wichtige Grundlage für die weitere Landschafts- und Siedlungsentwicklung. Die urbanen Räume, die ländlichen Siedlungsstrukturen und Landschaften sind Teile eines symbiotischen Ganzen. Die nachhaltige Weiterentwicklung von Naturräumen, Kulturlandschaften sowie Erholungs- und Freiräumen ist eine Kernaufgabe der Regionalkonferenz Bern-Mittelland.

Landschafts-
entwicklung

Komplementär zur vernetzten inneren Siedlungsstruktur an den Hauptachsen des öffentlichen Verkehrs werden die ländlichen Gebiete entwickelt. Dabei geht es um die sozio-ökonomische Entwicklung, um ein angepasstes Erschliessungssystem und um Landschaft und Ortsbilder. Der «Regionale Naturpark Gantrisch» ist in diesem Sinn ein wichtiges Vorhaben, das in angepasster Form für die anderen ländlichen Gebiete einen Vorbildcharakter einnehmen könnte.

4.1.2 Nachhaltiges Gesamtverkehrssystem

Das Verkehrssystem wird verstärkt auf eine nachhaltige Entwicklung ausgerichtet. Die Erreichbarkeit wird – trotz der erwarteten Verkehrszunahme – mit einem leistungsfähigen und umweltschonenden Gesamtverkehrssystem gemäss der 3-V-Strategie (Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten; vgl. Kap. 4.4.1) möglichst effizient sichergestellt. Alle Möglichkeiten müssen koordiniert eingesetzt werden, um diese Ziele zu erreichen.

4.1.3 In Übereinstimmung mit revidiertem Richtplan 2030

Hauptziele
Richtplan

Mit dem revidierten kantonalen Richtplan 2030 hat der Kanton Bern diese wichtige Planungsgrundlage an das revidierte eidgenössische Raumplanungsgesetz (RPG) angepasst. Hauptziele des revidierten RPG und damit auch des Richtplans sind das Bremsen der Zersiedelung, der Schutz des Kulturlands und daraus folgend die Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen.

Gemäss Richtplan 2030 sollen Arbeitsplätze und Bevölkerung im Kanton Bern in Zukunft im schweizerischen Durchschnitt wachsen. Dieses Wachstum soll aber flächensparend und in erster Priorität unter Nutzung der vorhandenen Reserven erfolgen. Ergänzend sind massvolle Neueinzonungen weiterhin möglich, wobei bei einer künftigen Bebauung vorgegebene Minstdichten berücksichtigt werden müssen.

Raumtypen

Die Gemeinden des gleichen Raumtyps sollen gleich behandelt werden. Der Kanton bezeichnet im Massnahmenblatt C_02 die Raumtypen und Zentralitätsstrukturen (vgl. Kap. 1.4). Pro Raumtyp werden folgende Ziele definiert:

- urbane Kerngebiete der Agglomerationen (inkl. Zentrum Stadt Bern): als Entwicklungsmotoren stärken;
- Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen: fokussiert verdichten;
- zentrumsnahe, ländliche Gebiete: Siedlung konzentrieren;
- Hügel- und Berggebiete: als Lebens- und Wirtschaftsraum erhalten;
- Hochgebirgslandschaften: schützen und sanft nutzen.

Im Perimeter der RGSK vertreten sind Gemeinden der ersten vier Raumtypen. Je zentraler der Raumtyp einer Gemeinde ist, desto mehr Wachstum wird ihr zugestanden, umso höher ist aber die bauliche Dichte, die von ihr verlangt wird. Die regionalen Zielsetzungen wurden mit den Vorgaben des kantonalen Richtplans 2030 abgeglichen.

4.1.4 Zielsetzungen zu «MOCA»-Indikatoren

Um die Wirkung der Agglomerationsprogramme über die Zeit zu verfolgen, führt der Bund eine Wirkungskontrolle durch. Dabei wird untersucht, welche Wirkung das Agglomerationsprogramm tatsächlich entfaltet, das heisst, inwieweit das Agglomerationsprogramm die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in der Agglomeration beeinflusst.

Die Wirkungskontrolle stützt sich auf die vier Indikatoren des «Monitoring und Controlling der Agglomerationsprogramme» (MOCA-Indikatoren), die unter Federführung des Bundes periodisch aktualisiert werden: «Modal-Split», «Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen», «Einwohner nach ÖV-Güteklassen» und «Unfälle».

Die Agglomeration Bern weist bei allen Indikatoren bereits heute einen hervorragenden Stand auf. Im nationalen Vergleich ist der MIV-Anteil am Modal-Split tief. Die Region strebt eine weitere Erhöhung der Anteile des ÖV und des LV an. Bei den Beschäftigten ist der Anteil der Arbeitsplätze, die mit den ÖV-Güteklassen A und B erschlossen sind, zusammen mit der Agglomeration Genf am höchsten. Mit einem gezielten Ausbau des ÖV sollen die Anteile der gut erschlossenen Arbeitsplätze und Wohnorte weiter erhöht werden. Ein Schwerpunkt des RGSK II bilden Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit mit der verträglichen Gestaltung von Ortsdurchfahrten, der effektiven Sanierung von Unfallschwerpunkten und einer Vielzahl von Projekten für den Fuss- und Veloverkehr.

Indikator	Bericht	Ist 2010	Qualitative Ziele	Zielwerte 2030
Modal Split: Anteil des MIV, gemessen an der Tagesdistanz 2010 nach Wohnort	Kap. 3.2.1 S. 56	58,4%	In der Agglomeration Bern soll das prognostizierte Verkehrswachstum mit dem öffentlichen sowie dem Fuss- und Veloverkehr aufgefangen werden. Damit und mit weiteren Verbesserungen des ÖV-Angebots und der LV-Infrastruktur strebt die RKBM eine weitere Reduktion des – im Vergleich mit anderen Agglomerationen – bereits tiefen MIV-Anteil am Modal-Split an.	ca. 50%
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	Kap. 3.1.1 S. 31	A: 55,4% B: 22,6% C: 11,3% D: 5,7% -: 5,0%	Die Arbeitsplätze in der Agglomeration und Region sind bereits heute ausserordentlich gut mit ÖV erschlossen. Durch den weiteren Ausbau des ÖV in den Agglomerationsgemeinden und den regionalen Zentren sowie mit gezielter Entwicklung der Arbeitsplatzschwerpunkte an gut erschlossenen Standorten wird eine weitere moderate Verbesserung angestrebt.	Anteil der Beschäftigten in ÖV-Güteklassen A, B und C beträgt mind. 90%
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	Kap. 3.1.1 S. 30	A: 28,7% B: 27,2% C: 21,3% D: 14,6% -: 8,2%	Der ÖV soll ausgebaut werden, wo er die grösste Wirkung erzielt, insbesondere in den Agglomerationsgemeinden und den regionalen Zentren. Die Siedlungsentwicklung an gut erschlossenen Standorten erhöht den Anteil der hohen Güteklassen.	A: ca. 30% B: ca. 30% C: ca. 25% D: ca. 10% -: ca. 5%
Unfälle: Anzahl Verunfallte (Verletzte und Getötete) im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner	Kap. 3.2.1 S. 47ff	2,7	Verminderung der Anzahl Verunfallten um mind. 10 Prozent mit Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wie: - Sanierung von Unfallschwerpunkten, s. Massnahmenblatt MIV-S-2 - verträgliche Ortsdurchfahrten - Massnahmen Fuss- und Veloverkehr, insbesondere auf Schulwegen	ca. 2,4

Tab. 14 Zielsetzungen MOCA-Indikatoren für die Agglomeration Bern (Quelle: Ist-Zahlen 2010: Bundesamt für Raumentwicklung, 2014).

4.2 Leitbild (Struktur und Leitplan)

Das Leitbild wurde nach dem Grundsatz der nachhaltigen Entwicklung erarbeitet, sowohl für die Region als Ganzes wie auch für deren Teilsysteme. Das räumliche Entwicklungsleitbild des RGSK Bern-Mittelland nimmt die Idee des Raumkonzeptes Schweiz mit der «Hauptstadtregion Schweiz» und des kantonalen Richtplans 2030 auf und konkretisiert deren Inhalte im Perimeter der RKBM.

4.2.1 Struktur

Entwicklungsachsen	Die Region Bern-Mittelland ist eingebunden in ein Netz übergeordneter Entwicklungsachsen. Bern liegt im Kreuzungsbereich der südlichen mittelländischen Achse zwischen Zürich und dem Raum Lausanne–Genf und dem Nord-Süd-Achsen-Bündel Oberitalien–Brig–Thun–Bern–Basel. Diese Achse ist beidseitig aufgesplittet: im Süden durch die Anbindung des Berner Oberlands und im Norden und Westen durch die Verbindungen nach Neuchâtel und Biel/Jura.
Urbanes Kerngebiet mit diversen Entwicklungspolen	Insgesamt vollzieht sich eine Erweiterung der stark auf das Stadtzentrum von Bern ausgerichteten Siedlungsstruktur hin zu einer Struktur mit verschiedenen Polen, die ihr eigenes, spezifisches Profil haben. Die Innenstadt bleibt dabei das übergeordnet wahrnehmbare Hauptzentrum der Region. Dieser Prozess der inneren Neuausrichtung wird unterstützt durch die punktuelle Ergänzung des radialen Strassensystems, den Ausbau der Systeme des öffentlichen Verkehrs (S-Bahn, Bau von neuen Tramlinien, Einführung von tangentialen Buslinien, neue Knoten) sowie den Ausbau radialer Velohaupttrouten von der Innenstadt in die Region und tangentialer Veloverbindungen in der Stadt Bern.
Regionale Zentren	Ausserhalb des urbanen Kerngebiets erfüllen regionale Zentren überkommunale Funktionen, etwa als Arbeitsplatzstandorte und für die Versorgung der ländlichen Gebiete. Die regionalen Zentren sind bei strategischen Planungen und bei der Ansiedlung von überregionalen und überkommunalen Nutzungen – entsprechend ihrer Zentrumsfunktion – zu bevorzugen. Die im RGSK I provisorisch als Zentren der 5. Stufe bezeichneten Gemeinden Laupen, Oberdiessbach und Riggisberg werden neu als Zentren der 4. Stufe ausgeschieden.

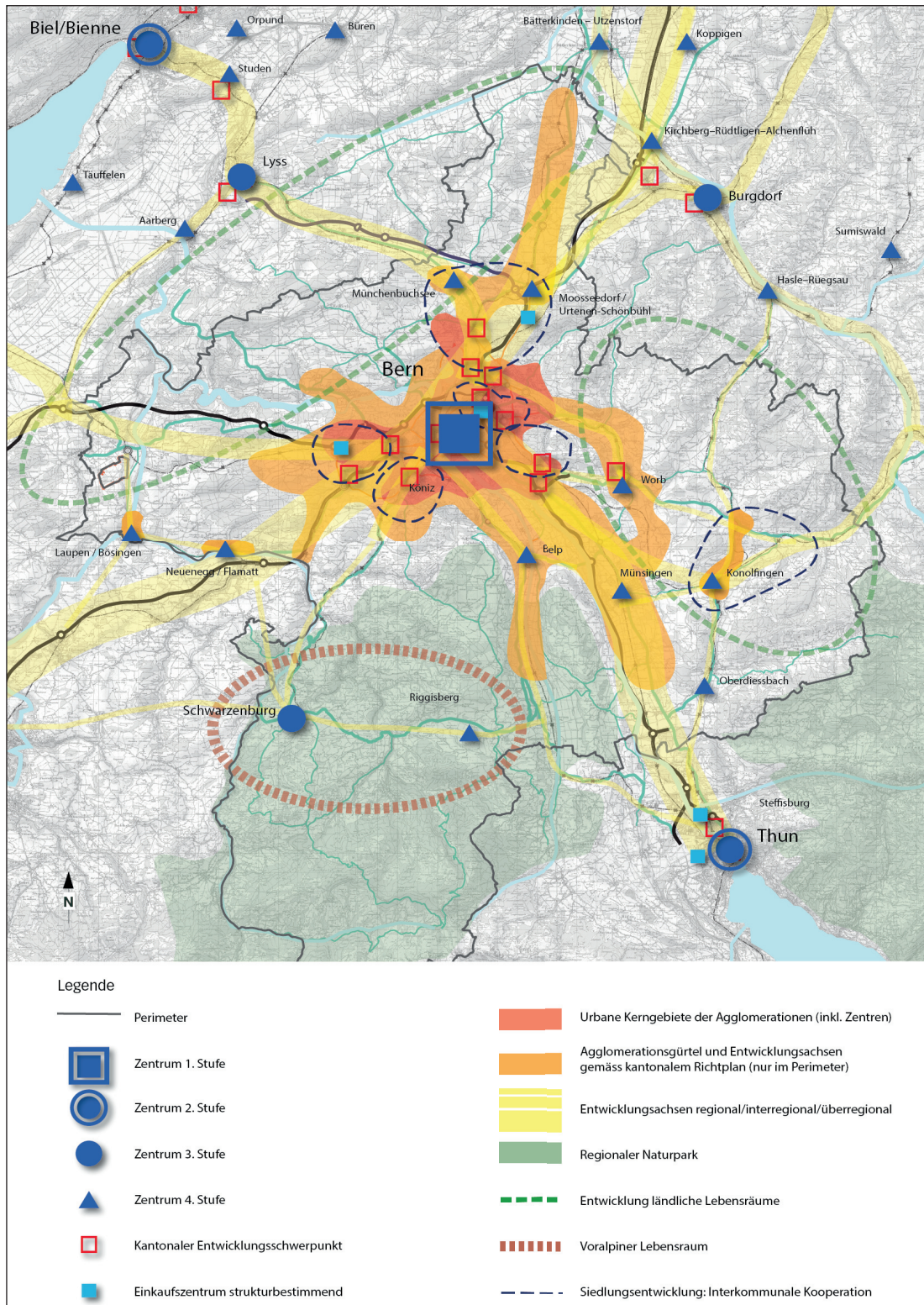


Abb. 18 Leitbild Struktur der Regionalkonferenz Bern-Mittelland.

4.2.2 Gesamtbild der Region

Das räumliche Gesamtbild der Region wird als Symbiose zwischen Landschaft und Besiedlung verstanden und entsprechend weiterentwickelt. Landschaft, topografische Gegebenheiten und Naturhaushalt sind wegweisend für die Besiedlung. Die Wechselwirkungen zwischen Landschaft und Siedlung, ländlichen und städtischen Räumen, sind für alle Teile nutzbringend. Die Entwicklungsachsen bilden ein offenes, urbanes System, an dem sich die Siedlung konzentriert. Hier sind eine schrittweise Verdichtung und gezielte Ergänzung des Siedlungsgebietes angezeigt. Der Perimeter der RKBM kann konzeptionell in eine Stadt- und Siedlungslandschaft sowie in einen ländlichen Raum unterteilt werden.

Stadt- und Siedlungslandschaft

Die Stadt- und Siedlungslandschaft («Innere Landschaft» im RGSK I, vgl. folgende Abbildung) umfasst in Anlehnung an die Landschaftstypologie Schweiz (ARE, 2011) das Stadtzentrum und die unmittelbar angrenzenden Gebiete mit hoher Arbeitsplatz- und Bevölkerungsdichte. Die prioritären Funktionen sind hier Arbeiten, Wohnen und Freizeit (inklusive Sport, Kultur und Erholung). Die Stadt- und Siedlungslandschaft ist geprägt von einer grossflächigen, teilweise hoch verdichteten Bebauung mit ihren öffentlichen Räumen. Ein weit verzweigtes Netz wichtiger ÖV- und MIV-Verkehrsachsen durchschneidet die Stadt- und Siedlungslandschaft.

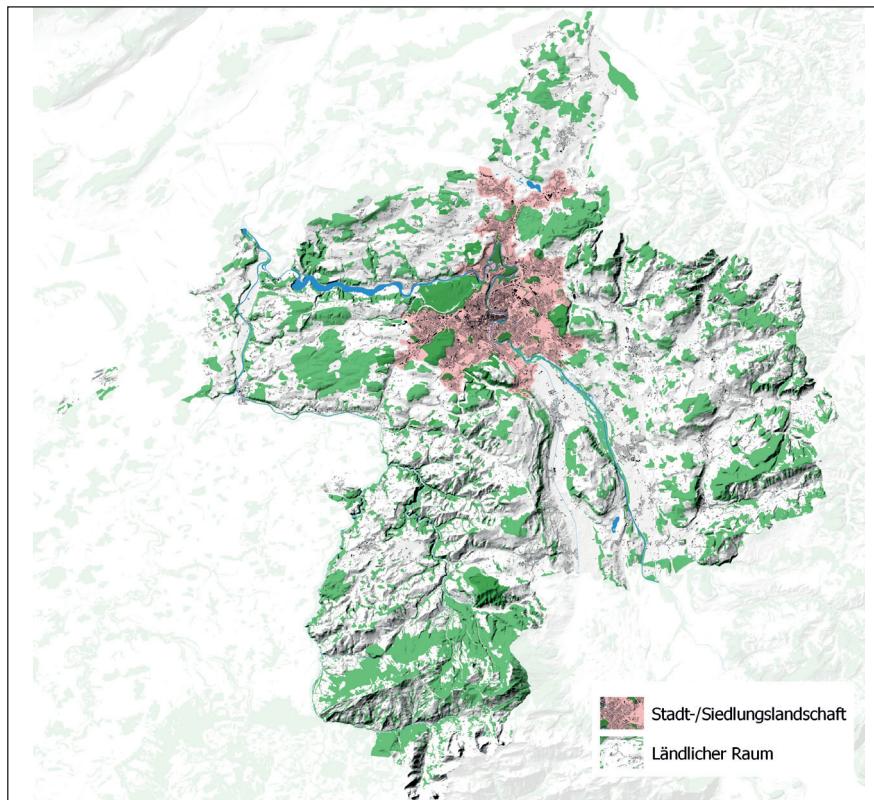


Abb. 19 Die Stadt- und Siedlungslandschaft umfasst die dicht besiedelten Gebiete der Kernagglomeration. Die Abgrenzung zum ländlichen Raum ist nicht als scharfe Trennung, sondern lediglich als Denkkonzept für die Zieldefinition von Nutzung und Entwicklung zu verstehen.

Ländlicher Raum

Der ländliche Raum («Äussere Landschaft» im RGSK I) entspricht gemäss der Landschaftstypologie Schweiz (ARE, 2011) weitgehend der unterschiedlich geprägten und bewirtschafteten Hügellandschaft des tieferen Mittellandes. Diese zeichnet sich durch einzelne grössere Ortschaften (Regionalzentren), zahlreiche Dörfer und Weiler sowie durch landwirtschaftliche Nutzung aus. Insbesondere in der Nähe der Agglomeration findet eine starke, teilweise disperse Siedlungsausdehnung (Periurbanisierung) statt. Zudem durchqueren zahlreiche bedeutende Verkehrsverbindungen und Energieleitungen diese Landschaft.

Grünes Band

Die RKBM hat die Konzeptidee «Grünes Band» aus dem RGSK I weiterentwickelt und räumlich klarer definiert. Das «Grüne Band» wird im RGSK II als eine konzeptionelle Abfolge von Freiräumen und Naherholungsgebieten verstanden, die sich nahtlos um das urbane Kerngebiet respektive um weite Teile der Stadt- und Siedlungslandschaft legen. Diese sogenannten Raumfenster können unterschiedliche Funktionen beinhalten. Es werden die drei Typen «Siedlungserweiterung mit Freiraum» (behutsame Siedlungsentwicklung unter Einhaltung von gewissen Vorgaben bezüglich Freiraumqualitäten), «Kultur- und Naturlandschaft» (landwirtschaftlich genutzte Flächen und Gewässerräume) sowie «Wald mit Erholungsnutzung» (Erholungswälder wie der Bremgartenwald) unterschieden. Allesamt dienen sie in ihrer Weise der Vermittlung zwischen Stadt und Land. Das heisst, sie bilden den Übergang von weitgehend bebauten zu deutlich weniger bebauten Bereichen. Nebst der tangentialen Grundform des «Grünen Bandes» haben also gerade auch die radialen Verbindungsfunktionen (Gewässer, Freiraumzäsuren vom Zentrum nach aussen) eine grosse Bedeutung.

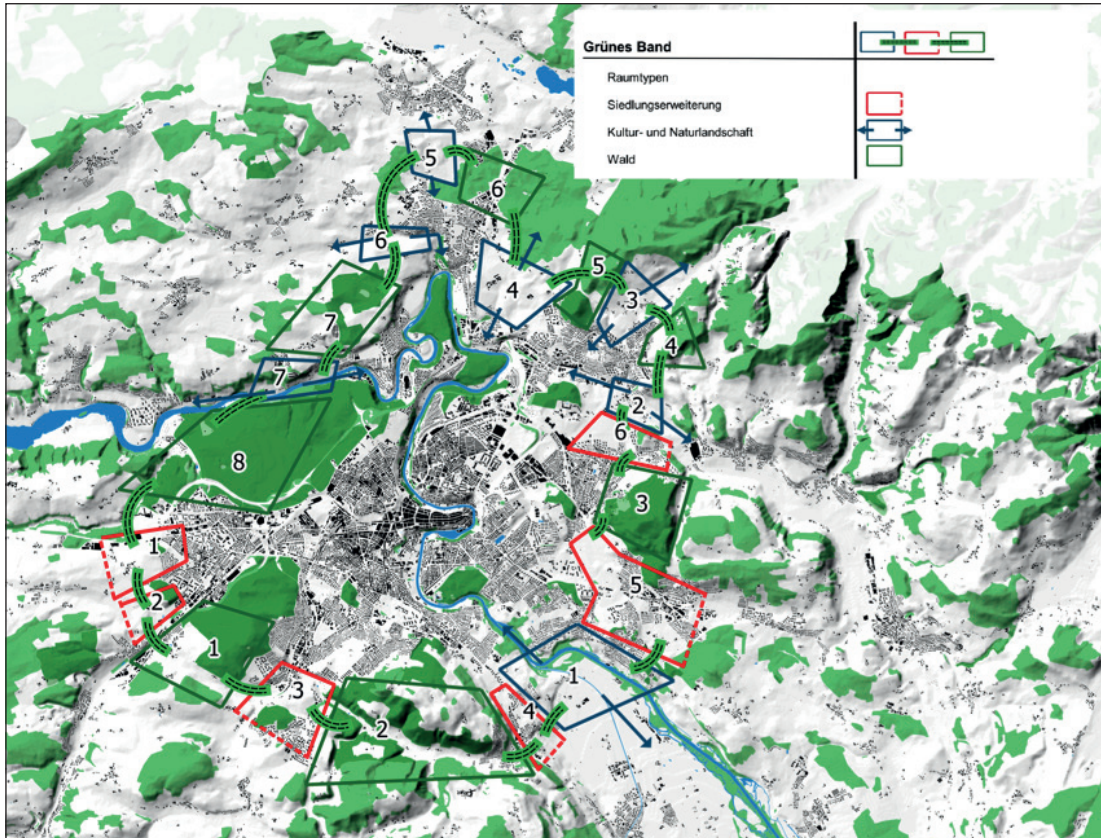


Abb. 20 Das «Grüne Band» mit seinen unterschiedlichen Raumtypen (Nummerierung vgl. Massnahme L2).

Landschaft als Alleinstellungsmerkmal

Mehr als die drei Metropolitanregionen der Schweiz verfügt das Kerngebiet der «Hauptstadtregion Schweiz» über Siedlungsstrukturen, die eng mit der Landschaft verknüpft sind und nicht oder nur sehr beschränkt die Nachteile grösserer urbaner Räume haben. Diese Qualitäten, die auch im Standortwettbewerb sehr geschätzt werden, sollen erhalten und nicht durch unbedachte Siedlungsergänzungsstrategien gefährdet werden. Städtetypisch und gestalterisch hochwertige bauliche Ergänzungen im weitgehend überbauten Siedlungskörper sind jedoch sehr erwünscht.

Leitplan

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

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

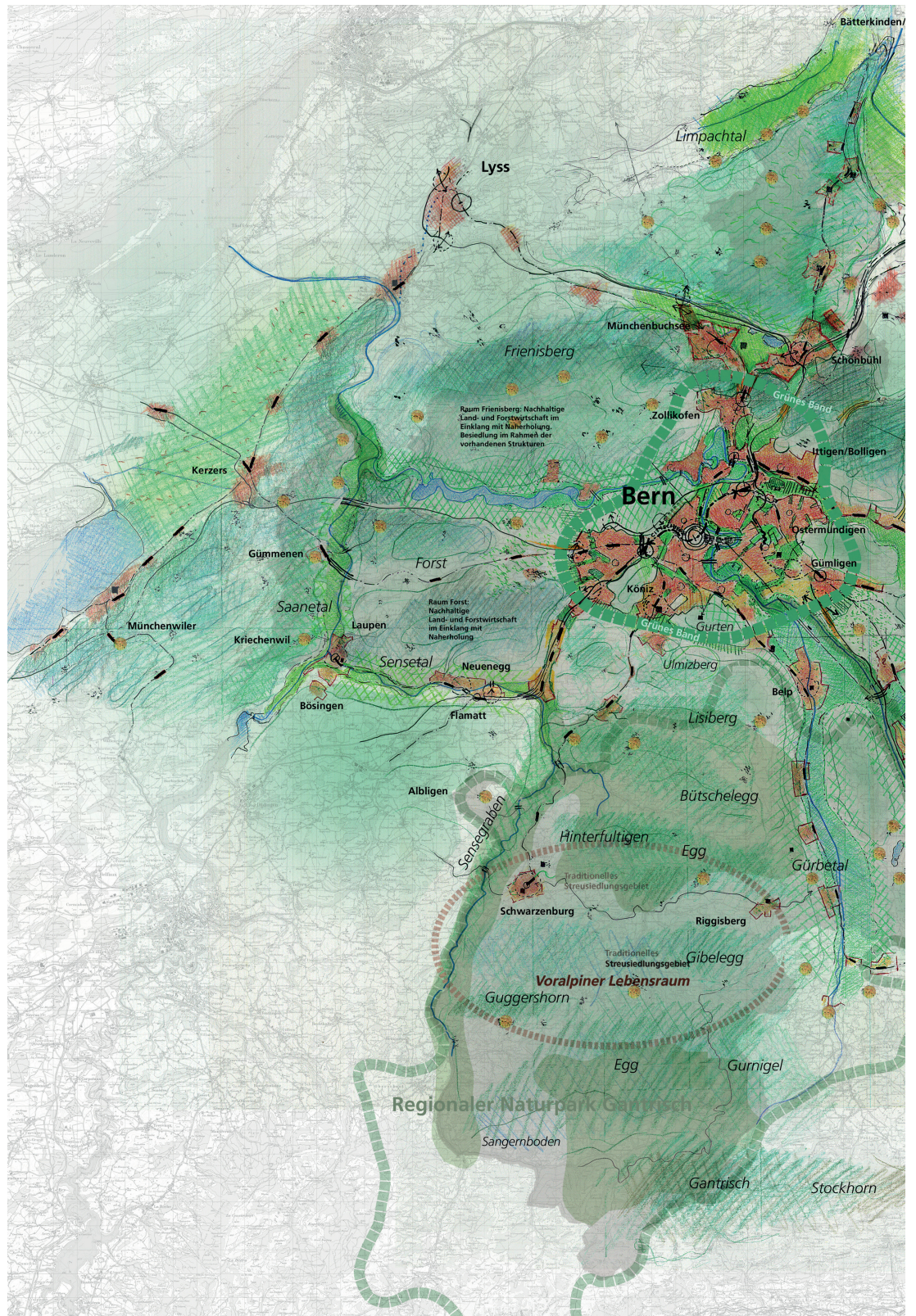
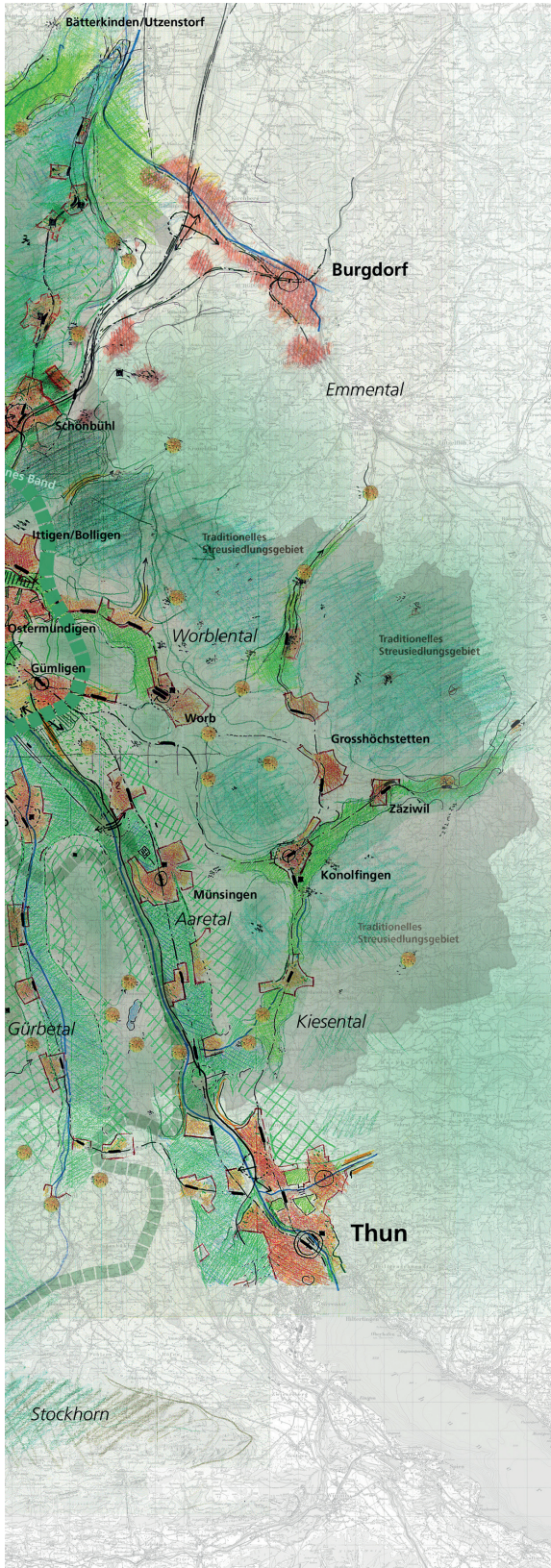
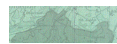


Abb. 21 Leitplan gemäss RGSK I (2012).



Legende



Perimeter

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



Bauliches Entwicklungsgebiet

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



Siedlungsgrenze

Überörtlich begründete, zwingende Siedlungsgrenzen trennen Siedlungs- von Nichtsiedlungsgebiet.



Lokale bauliche Entwicklung

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



Bahnlinie/Haltepunkt/ÖV-Knoten

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



Hochleistungsstrasse

Hochleistungsstrassen bilden die Basisinfrastruktur für die übergeordnete Anbindung.



Flussraum

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



Hangflanke

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



Überörtliche Grünzäsur

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



Ebene

In den Ebenen sind die zusammenhängenden Kulturlandschaften zu erhalten.



Landschaftsschutz

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



Hügellandschaft/Voralpen

Diese Landschaften bilden den Übergang vom Mittelland zu den Alpen.

* BLN = Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung

4.3 Ziele und Strategie Siedlung und Landschaft

4.3.1 Ziele der Siedlungsentwicklung

Siedlungsentwicklung nach innen

Nachhaltigkeit

Angesichts des anhaltenden Bevölkerungswachstums, des ebenfalls zunehmenden Wohnflächenkonsums und vor dem Hintergrund des revidierten Raumplanungsgesetzes ist eine ressourcenschonende, nachhaltige Siedlungsentwicklung nach innen anzustreben. Diese hat mit hoher städtebaulicher Qualität und unter Rücksichtnahme auf vorhandene sozio-ökonomische und ortsbauliche Strukturen zu erfolgen. Auch sind notwendige Grün- und Freiräume zu respektieren. Dies gilt insbesondere für die Stadt- und Siedlungslandschaft im urbanen Kerngebiet. Für die Siedlungsentwicklung nach innen sind entsprechende Planungsinstrumente erforderlich.

Schwerpunkte
Verdichtungspotenzial

In der gesamten Region sind bedeutende theoretische Verdichtungspotenziale vorhanden. Dabei zeigen sich folgende Handlungsschwerpunkte:

- Inwertsetzung von Industrie- und Verkehrsbrachen (Bahn)¹²;
- Nachverdichtung von bestehenden qualitätsvollen Siedlungen im Rahmen von Siedlungserneuerungen;
- Auffüllen bislang nicht genutzter oder stark unternutzter Grundstücke;
- Transformation bestehender Siedlungen und Quartiere niedriger Dichten; primär an zentralen Lagen (gute Erreichbarkeiten hinsichtlich ÖV, LV, Grundversorgung und Grünräumen).

Bei allen genannten Handlungsschwerpunkten der baulichen Verdichtung kommt folgenden Qualitätskriterien besondere Bedeutung zu:

Formen baulicher
Verdichtung

Städtebauliche Kontextualisierung und gestalterische Qualität

Um geeignete Formen baulicher Verdichtung festzulegen, ist es erforderlich, dass Gemeinden ihren Siedlungsraum analysieren und für die verschiedenen Gemeindegebiete bzw. Quartiere Entwicklungsszenarien erarbeiten (z.B. erhaltenswerte Quartiere, zu erneuernde Quartiere, Transformationsquartiere), denn die passende Art von Innenentwicklung ist je nach Gebietscharakteristika unterschiedlich. Quartiere, welche die Gemeinde als erhaltenswert in ihrer Typologie einstuft, sollten nur behutsam nachverdichtet werden. Niedriggeschossige Einfamilienhauszonen ablesbarer Struktur und Körnigkeit mit starker Identität und guter Durchgrünung eignen sich zum Beispiel eher für Ergänzungen mit masstäblich und strukturell verträglichen niedriggeschossigen Reiheneinfamilienhäusern oder Aufstockungen und Anbauten und nicht für Überformung durch vier- und mehrgeschossige Punkthäuser.

Andere bisher kleinstrukturierte Quartiere können sich hingegen aufgrund ihrer Lage im Siedlungskörper und/oder des Fehlens besonderer Siedlungsqualitäten für viel höhere Raumnutzerdichten mit entsprechend urbanen Bautypen (Blockrandbebauung, Reihen oder sogar Hochhäuser)

12 Dieser Sektor wird in der Region bereits erfolgreich entwickelt und kann weitergeführt werden.

eignen. Dies gilt insbesondere, wenn sie über gute bis sehr gute Erreichbarkeiten hinsichtlich ÖV, LV, Grundversorgung, Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen und Grünräumen verfügen und im weitgehend überbauten Gebiet liegen.

Die Frage nach der zukünftigen städtebaulichen Orientierung von Quartieren und Siedlungsteilen kann nur durch Einordnung in einen grösseren Kontext (zum Beispiel durch Leitbilder, kommunale Richtpläne oder Stadt- und Dorfentwicklungskonzepte) beantwortet werden. Bauliche Verdichtung muss daher mit Kontextualisierung und hoher städtebaulicher und gestalterischer Qualität einhergehen, wenn die raumplanerischen Ziele des sparsamen Bodenverbrauchs nicht auf Kosten von Städtebau und Gestaltung realisiert werden sollen.

Erhöhung der
Raumnutzerdichte

Aus raumplanerischer Sicht ist bauliche Verdichtung kein Ziel, sondern ein Mittel, um eine Erhöhung der Raumnutzerdichte zu erreichen. Denn höhere bauliche Dichten allein haben keinen sparsameren Bodenverbrauch zur Folge. Die Erhöhung der Raumnutzerdichte hängt massgeblich mit den gebauten Wohnungsgrundrissen und angestrebten Zielgruppen zusammen: Loftwohnungen (Wohnungen mit weitgehend nicht abgeschlossenen Räumen) eignen sich auch bei 100 und mehr Quadratmetern nur für Ein- oder Zweipersonenhaushalte. Mehrzimmerwohnungen mit vergleichsweise geringen Zimmergrössen bei gleichzeitig höherer Zimmeranzahl, z.B. 4,5-Zimmerwohnungen auf 90–100 m², ermöglichen hingegen eine viel höhere Wohnungsbelegung. Nachfrage für Wohnungen in Hochhäusern besteht häufig bei gutverdienenden Singles, DINKs (Double Income No Kids) und Wochenaufenthaltern mit entsprechenden Raumbedürfnissen; für Familien und Wohngemeinschaften ist diese Wohnform weniger nachfragegerecht. Bedingt durch den höheren Raumbedarf der erwähnten Zielgruppen haben Hochhäuser in der Tendenz nur bei grösseren Geschosigkeiten und Grundflächen ein relevantes Potenzial zur Erhöhung von Raumnutzerdichten. Inwiefern Hochhäuser mit grossen Höhen und Grundflächen am jeweiligen Ort wünschenswert sind, muss im Einzelfall anhand von Gebietsanalysen und im Vergleich zu anderen baulichen Verdichtungsformen überprüft werden.¹³ Die angestrebten Zielgruppen und der Erhöhungsgrad der Raumnutzerdichte hängen unter anderem von Lage und Image des Quartiers, Bodenpreisen, Renditevorstellungen der Investoren, Eigentümer oder Projektentwickler, der Vorstellung der Gemeinde und Bevölkerung über die Bevölkerungszusammensetzung sowie dem Vorhandensein und der Intensität eines Aushandlungsprozesses zwischen Gemeinde, Investor und Bevölkerung ab.

Wohnumfeld

Nachverdichtung erhaltenswerter Quartiere und die Transformation umzustrukturierender Quartiere sollen die Nutzungs- und Gestaltungsqualität des Wohnumfelds verbessern und nicht einschränken. Bauliche Verdichtung bietet bei umzustrukturierenden Gebieten die Chance, ein schlecht nutzbares oder schlecht mit übergeordneten Freiräumen vernetztes

Wohnumfeld aufzuwerten. Im Zuge baulicher Eingriffe können bislang fehlende Rückzugsräume, Spielflächen und multifunktional nutzbare Freiräume bereitgestellt werden. Das ist umso wichtiger, als die angestrebte Erhöhung der Personendichte, also mehr Personen auf gleichem Raum, auch mehr bzw. besser nutzbare Grünflächen erforderlich macht. Darüber hinaus ist eine höhere Gewichtung des Wohnumfelds unter dem Gesichtspunkt der Mobilisierbarkeit von Flächen angezeigt, damit die lokale Bevölkerung Einzonungen und Umzonungen überhaupt mitträgt.

Denkmalpflege

Wie Erfahrungen aus der fernerer und näheren Vergangenheit zeigen, geht der Abriss baukulturell und geschichtlich bedeutsamer Bausubstanz und die daraus folgende Überformung gewachsener Quartiere oft mit Identitätsverlust, Banalisierung räumlicher Umwelten und dem Widerstand der Bevölkerung einher. Neben den Objekten des kantonalen Bauinventars sind auch die im ISOS (Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung) als bedeutsam eingestuften Objekte und Ensembles in erhaltenswerten und zu erneuernden Quartieren einzubinden. Die Empfehlungen der Denkmalpflege bei der Entwicklung solcher Quartiere sollen nach Möglichkeit Berücksichtigung finden.

Energie

Da der grösste Teil der regionalen Bausubstanz 60 Jahre oder älter ist, stellt sich vielerorts die Frage nach energetischer Erneuerung. Neubauten müssen dabei strengeren Auflagen genügen als Umbauten. Daraus lässt sich jedoch nicht ableiten, dass Neubauten grundsätzlich energieeffizienter wären als Umbauten und Sanierungen. Denn unter Berücksichtigung der grauen Energie für Erstellung der Bauteile, Transport zur und Bau auf der Baustelle kann der Gesamtenergieaufwand eines Neubaus leicht höher ausfallen als der Gesamtenergieaufwand für den Erhalt oder die Sanierung von bestehenden Gebäuden. Die Frage nach Ersatz oder Sanierung ist demzufolge nicht nur aus sozialen, städtebaulichen und denkmalpflegerischen Gesichtspunkten, sondern auch aus energetischen Gesichtspunkten genauer zu betrachten.

Gezielte Ergänzung des Siedlungsgebiets

Selbst wenn die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert wird und diese zukünftig einen massgeblichen Anteil des zusätzlichen Flächenbedarfs für Wohnen und Arbeiten abdecken kann, sind punktuelle Siedlungserweiterungen notwendig. Grössere Siedlungserweiterungen von regionaler Bedeutung sollen aber primär an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen des urbanen Kerngebietes und in Regionalzentren erfolgen. Dabei ist auch auf eine optimale Ergänzung der Siedlungsstrukturen und auf Landschaftsaspekte zu achten.

Zentrum des urbanen Kerngebietes

Ziele für die einzelnen Raumtypen der Region Bern-Mittelland

Der Berner Altstadt als UNESCO-Kulturgut und ihrem weiteren Umfeld muss ein hohes Mass an Behutsamkeit und Pflege zukommen. Das historische Zentrum der Region hat deshalb kaum Kapazitäten für zusätzliche

Nutzungen. Diese werden zunehmend von den Subzentren, das heisst den Entwicklungsschwerpunkten entlang der «City-Schiene» und anderen Fokuspunkten aufgenommen.

Die gründerzeitlichen Quartiere Berns sind zu erhalten und im Rahmen der gegebenen städtebaulichen Strukturen behutsam zu erneuern. Siedlungserneuerung unter Erhalt der Siedlungstypologie steht hier im Vordergrund. Verdichtung ist, unter der Voraussetzung städtebaulicher Verträglichkeit, punktuell möglich.

In der Stadt Bern existieren diverse Innenentwicklungspotenziale in unternutzten oder bisher verkehrsgeprägten Gebieten. In diesen Bereichen bestehen sowohl bauliche Verdichtungspotenziale als auch Potenziale für Umstrukturierungen.

Äussere Siedlungen des urbanen Kerngebiets

Am Rand der Stadt Bern zeichnen sich vier Teilräume ab, die in Bewegung sind und deren Weiterentwicklung überkommunal angegangen werden muss. Es handelt sich um die wesentlichen Entwicklungspotenziale des urbanen Kerngebiets. Im Norden ist dies der Raum Ostermundigen-Wankdorf, im Osten der Raum Saali-Dennigkofen in den Gemeinden Muri, Ostermundigen und Bern, im Süden der Raum Köniz-Liebefeld und Teile von Bern, im Westen der Raum Bümpliz-Bethlehem und Niederwangen. Im Vordergrund steht hier jeweils die Weiterentwicklung von vernetzten Siedlungseinheiten eigener Prägung und Identität. Die Entwicklungspotenziale sind sehr unterschiedlich in Art und Mass der Nutzung. Gemeinsam ist aber die Absicht, überkommunal abgestimmte, städtebaulich verträgliche Entwicklungen zu prüfen. Dies immer unter integralem Einbezug der Freiraumaspekte und landschaftlichen Rahmenbedingungen («Grünes Band», siedlungsprägende Grünräume, Ausgestaltung des Siedlungsrandes, regionale Siedlungsbegrenzungen).

Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen sowie Zentren 3./4. Stufe

Im Agglomerationsgürtel, entlang der Entwicklungsachsen sowie in den Regionalzentren sind Siedlungsergänzungen, soweit der kantonale Richtplan solche zulässt, an gut erschlossenen Lagen zu entwickeln und in den Kontext des Orts- und Landschaftsbildes zu integrieren. In den grösseren Ortschaften mit Zentrumsfunktionen werden dabei hohe bauliche Dichten realisiert. In den grossen Ortsteilen der übrigen Agglomerationsgemeinden sind, unter Beachtung der Massstäblichkeit, mittlere Dichten angebracht. Auch hier ist die Entwicklung an die gut erschlossenen Lagen zu lenken. Kleinere Ortsteile und Weiler sind behutsam, unter Berücksichtigung lokaler Gesichtspunkte (z. B. Ortsbilder, Erschliessung), zu entwickeln.

Insgesamt sind in diesen Raumtypen die Klärung und Definition der Siedlungsgrenzen, die landschaftliche Integration der Wohn- und Arbeitsgebiete sowie die Freihaltung der Siedlungsäsuren, der un bebauten Hügelzüge und Hangkanten wichtige Ziele. Im Bereich der Zentren und auf den Entwicklungsachsen findet im Vergleich zu den Dörfern im ländlichen Umland eine überdurchschnittliche Entwicklung statt.

Zentrumsnahe
ländliche Gebiete
sowie Hügel- und
Bergegebiete

Im ländlichen Raum ist unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten eine moderate Ortsentwicklung sowie die Bildung von kompakten Siedlungsstrukturen zu fördern. Die lokale Siedlungsentwicklung ist primär auf die mit dem ÖV erschlossenen, bestehenden Siedlungsschwerpunkte zu konzentrieren. Diese Entwicklung bewahrt die Qualitäten der Kulturlandschaft, ohne diese durch nennenswerte zusätzliche Siedlungserweiterungen zu beeinträchtigen. Das Halten der Bevölkerung und der Arbeitsplätze des örtlichen Gewerbes sind zentrale Ziele der Entwicklung. Zusätzliche Schwerpunkte werden auf Land- und Forstwirtschaft sowie Natur und Naherholung gelegt.

4.3.2 Ziele der Landschaftsentwicklung

Basierend auf dem RGSK I und der Grundlage «Landschaft: Natur, Landwirtschaft und Erholung» (RKBM 2014) werden die folgenden Ziele definiert:

- Die weitere Siedlungsentwicklung respektiert den Rahmen der differenzierten Kultur- und Naturlandschaft.
- Die künftige Siedlungsentwicklung stellt insbesondere sicher, dass der Flussraum der Aare und jener der anderen Flüsse weiterhin als zusammenhängende Landschaftsräume erlebbar bleiben.
- Die Stadt- und Siedlungslandschaft ist geprägt von einer grossflächigen, teilweise hoch verdichteten Bebauung, öffentlichen Räumen und Infrastrukturanlagen. Die Freiräume sind zu erhalten und im Zusammenwirken mit der Siedlung weiterzuentwickeln. Dafür ist eine interkommunale Zusammenarbeit bei der Landschafts- und Siedlungsentwicklung notwendig.
- Die Freiräume in der Stadt- und Siedlungslandschaft sind keine «Resträume» oder »Negativräume«, sondern verfügen über eine eigene Identität und Qualität. Diese Zwischenräume haben oft den Status von «Parks», die mit unterschiedlichen Bedeutungen und Inhalten belegt sind. Auch landwirtschaftliche Nutzungen sind hier nicht ausgeschlossen, stehen aber nicht im Vordergrund.
- Der Aareraum, als wichtiger Teil der Stadt- und Siedlungslandschaft, bildet das grüne Rückgrat der Agglomeration und wird als Ganzes weiterentwickelt und differenziert (Naturraum, Park, Grün- und Freiraum im urbanen Bereich).
- Das «Grüne Band» verläuft als ein in der Breite variabler, teilweise durch Siedlungsstrukturen oder Infrastruktur durchbrochener Grünraumkorridor im Übergangsbereich zwischen Stadt- und Siedlungslandschaft und ländlichem Raum. Es schafft die erforderlichen grünen Ausgleichsräume für die Naherholung. Es wird weiterhin massgeblich land- und forstwirtschaftlich genutzt, übernimmt aber auch wichtige Vernetzungsfunktionen.
- In den dichteren Siedlungsteilen wird eine gezielte Durchgrünung zugunsten des Stadtklimas gefördert.
- Für die grossen, zusammenhängenden Landschaften des ländlichen Raums werden eher grossflächige Landschaftsentwicklungsstrategien entworfen. Die Landwirtschaft ist neben den Wäldern das prägende

Element und vielerorts für die heute vorhandene hohe Landschaftsqualität der Region verantwortlich. Im Einklang mit einer vielfältigen Landwirtschaft sollen im ländlichen Raum auch extensive Erholungsnutzungen wie Velofahren oder Reiten möglich sein.

- Die Gewässerräume bilden neben den bestehenden geschützten Naturräumen wichtige Ausgleichs- und Vernetzungskorridore. Sie sollen in Abstimmung mit landwirtschaftlichen Interessen erhalten und gezielt aufgewertet werden. Erholungsnutzungen sind, wenn möglich, zu lenken.

4.3.3 Strategie Siedlung und Landschaft

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

Konzentrierte Siedlungsentwicklung

- Das Bevölkerungswachstum wird in erster Linie im inneren, gut erschlossenen Teil der Region und in den Regionalzentren realisiert (Berücksichtigung Zentralitätsstruktur).
- Die zusätzlichen Arbeitsplätze werden hauptsächlich in den definierten Schwerpunkten (kantonale ESP, regionale Arbeitsplatzschwerpunkte, VIV-Standorte) angesiedelt.
- Die Deckung des zusätzlichen Flächenbedarfs erfolgt durch Ausnützen der Baulandreserven, durch massvolle Verdichtungen und Umstrukturierung sowie durch Siedlungsergänzungen an raumplanerisch besonders geeigneten Standorten.
- Angesichts der aktuellen politischen Realitäten in den Gemeinden und der Einstellung von weiten Teilen der Bevölkerung ist die Akzeptanz sowohl für die Siedlungsentwicklung nach innen als auch für Siedlungsergänzungen zu erhöhen. Eine Fortsetzung oder Weiterentwicklung der 2013 lancierten Kampagne «Boden gutmachen» der RKBM ist zu prüfen.

Siedlungsentwicklung nach innen

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

Siedlungs- und Landschaftsqualität verbessern

- Die Qualität des aktuellen baulichen Bestands soll gehalten werden. Anpassungen an die absehbare demografische Entwicklung sind einzuleiten und zu realisieren.

- Siedlungsgeprägte Landschaftsteile sind in ihrer Funktion als Erholungsräume und ökologische Nischen weiterzuentwickeln.
- Die Siedlungs- und Landschaftsstruktur ist durch eine strikere Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet zu stärken.
- Zur Sicherung der Gesamtqualität sollen bei regionalen Siedlungserweiterungen qualitätssichernde Verfahren (UeO und ZPP, Wettbewerbsverfahren, Studienauftrag) angewendet werden.

Attraktive Rahmenbedingungen für die Wirtschaft schaffen

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

Abstimmung Siedlung und Verkehr

- Die Siedlungsentwicklung wird primär auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur ausgerichtet.
- Das Rückgrat der Siedlungsentwicklung bilden die ÖV-Achsen, deren Kapazitäten bei Bedarf ausgebaut werden können.
- Die Standortpolitik für verkehrsentensive Vorhaben (Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen) wird fortgesetzt.

Strategische Stossrichtungen bezogen auf einzelne Raumtypen

Die ausgeführten strategischen Stossrichtungen im Bereich Siedlung und Landschaft werden für die einzelnen Raumtypen konkretisiert:

- | | |
|--|--|
| Zentrum des urbanen Kerngebiets mit Stadt Bern | <ul style="list-style-type: none">– Der Altstadt und ihrem weiteren Umfeld soll betreffend Weiterentwicklung im Bestand ein hohes Mass an Behutsamkeit und Pflege zukommen. Die gründerzeitlichen Quartiere werden im Rahmen der gegebenen städtebaulichen Struktur erhalten und erneuert.– Ergänzung der stark auf das Stadtzentrum von Bern ausgerichteten Siedlungsstruktur hin zu einer Struktur mit verschiedenen Polen, die ihr eigenes, spezifisches Profil haben. |
| Äussere Siedlungen des urbanen Kerngebiets | <ul style="list-style-type: none">– Die äusseren Siedlungen des urbanen Kerngebiets werden bereichsweise dynamisch weiterentwickelt.– Die Freiräume der Stadt- und Siedlungslandschaft, bestehend aus Grünzäsuren und strukturierenden Grünbereichen, werden erhalten und in ihrer Wirkung verstärkt. Die Siedlungsbegrenzungen sind entsprechend bewusst zu gestalten.– Der Zusammenhang und die Vernetzung der städtischen Grünräume sind für die unterschiedlichen Landschaftsfunktionen wie Erholung, Naturschutz, Klima zu gewährleisten. Der Verlust von Grünflächen ist durch Aufwertung und Inwertsetzung von anderen Grünflächen auszugleichen. |

- Einzelne Gebiete des urbanen Kerngebiets, die ein besonderes Entwicklungspotenzial haben, liegen auf dem Gebiet von mindestens zwei Gemeinden. Hier sind überkommunale Formen der Zusammenarbeit erforderlich.
 - Es wird eine Plattform zur Zusammenarbeit der Agglomerations- und Zentrumsgemeinden gebildet, um die strategische Planung und Entwicklungsziele bis hin zu grenzüberschreitenden Arealentwicklungen voranzutreiben.
- Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen sowie Zentren 3./4. Stufe
- Die Siedlungsentwicklung erfolgt primär an Lagen mit guter ÖV-Erschliessung und hoher Versorgungsqualität.
 - Die Zentren erfüllen ihre Funktion als Arbeitsplatz- und Versorgungsstandort für das Umland.
 - Zur Sicherung der siedlungsprägenden und ökologisch wertvollen Grünräume sind definitive räumliche Grenzen zu setzen.
- Zentrumsnahe ländliche Gebiete sowie Hügel- und Berggebiete
- Die auf den lokalen Bedarf ausgerichtete Siedlungsentwicklung beschränkt sich primär auf ÖV-erschlossene, bestehende Siedlungsschwerpunkte.
 - Orts- und Weilerzentren sollen durch sinnvollen Umgang mit der bestehenden Bausubstanz gestärkt werden. Sozio-ökonomische Strukturen wie Versorgungsangebote für den täglichen Bedarf, lokale soziale Einrichtungen oder das ortsansässige Kleingewerbe können dabei gestärkt werden.
 - Schwerpunkte für Erholung und Freizeit sind zu fördern; im Gegenzug sind erhaltenswerte Landschaften - insbesondere landwirtschaftlich oder forstwirtschaftlich genutzte Gebiete mit erhöhtem ökologischen Wert - von einer übermässigen Freizeitnutzung zu entlasten.
 - Die ländlichen Gebiete sowie die Hügel- und Berggebiete werden nach ganzheitlichen Konzepten entwickelt. Der «Regionale Naturpark Ganttrisch» kann dabei eine Vorbildfunktion übernehmen, sofern auf die lokalen Gegebenheiten angepasst.

Bilanzierung Zielszenario: Baulandbedarf und -angebot Wohnen

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

- Inanspruchnahme der Bauzonenreserven (vgl. Kap. 3 und Kap. 5, Massnahme S3);
- Aktivierung der inneren Reserven (vgl. Kap. 3 und Kap. 5, Massnahme S5);
- Realisierung der Vorranggebiete Siedlungserweiterung (vgl. Kap. 5, Massnahme S4).

- Flächenreserven
- Gemäss der Bilanz in der unten stehenden Tabelle verfügt die Region Bern-Mittelland inklusive der bezeichneten Vorranggebiete über ausreichend Flächenreserven. Einem Wohnbaulandbedarf von 452 ha stehen insgesamt 599 ha, zusammengesetzt aus bestehenden Baulandreserven, inneren Reserven (unbebaute Bauzonen, gering bebaute Bauzonen und städtebauliche Potenziale) und Vorranggebieten Siedlungserweiterung

(Wohnanteile in Wohn- und Arbeitszonen), gegenüber. Das vorhandene Flächenpotenzial übersteigt den theoretischen Bedarf somit insgesamt um 147 ha.

Raumtyp	Reg. Wohnbau- landbedarf WBB _{reg} (ha)	unbebaute Wohn-/ Mischzonen (ha)	Anrechenbare gering bebau- te Wohn-/ Mischzonen* (ha)	Wohnanteile Umstrukturi- erungsge- biete** (ha)	Wohnanteile Vorranggebiete Siedlungser- weiterung*** (ha)	Bilanz (ha)
Zentrum 1. Stufe	107	17	2	75	40	27
Urbane Kerngebiete	120	56	10	7	50	3
Zentren 3. und 4. Stufe	117	63	11	9	75	41
A%E ohne Zentralität	63	37	8	5	47	34
Agglomerationsperimeter	397	169	30	89	209	100
Zentrumsnahe ländliche Räume	40	51	11	1	7	30
Hügel- und Berggebiete	5	15	2	-	-	12
Total Region Bern-Mit- telland	452	239	44	97	219	147

Tab. 15 Flächenbilanz Wohnen bei einer Umsetzung des Zielszenarios.

* Teilweise bebaute Parzellen gemäss kantonalen Erhebung 2015: Auf diesen Parzellen kann eine weitere Hauptbaute errichtet werden. Es werden pauschal 50 Prozent der Parzellenfläche angerechnet.

** Berücksichtigt wurden die Wohnanteile der Umstrukturierungsgebiete Arbeiten und Wohnen. Falls heute bereits anteilig Wohnnutzung vorhanden ist, wurde ein Reduktionsfaktor von 50 Prozent eingesetzt. Verdichtungsgebiete wurden nicht einbezogen.

*** Berücksichtigt wurden die Wohnanteile der Vorranggebiete Arbeiten und Wohnen.

Realisierungshindernisse Die verschiedenen Flächentypen, aus denen sich das Flächenangebot zusammensetzt, sind mit unterschiedlich grossen Realisierungshindernissen behaftet. Das hat Einfluss auf ihren Realisierungsgrad bis 2030. Im Folgenden werden die jeweiligen Hindernisse erläutert und in eine Schätzung des Realisierungsgrads übersetzt.

Realisierung der Bauzonenreserven Der Realisierungsdruck der unbebauten Bauzonen ist hoch, da die Gemeinden nach der RPG-Revision zum Teil nur mit Aktivierung der Bauzonenreserven noch Entwicklungspotenziale haben. Sie werden aus diesem Grund mit 100-prozentiger Realisierung bis 2030 angenommen.

Auch die gering bebauten Bauzonen überschneiden sich teilweise mit den Schwerpunkten S3. In diesem Fall ist die Realisierung bis 2030 als eher wahrscheinlich anzunehmen. Gering bebaute Gebiete können aber auch träge gegenüber Verdichtung sein. Nämlich dann, wenn sich das Gebiet unter mehreren Eigentümern aufteilt oder wenn ein gering genutztes Wohngebiet von den Eigentümern selbst bewohnt wird. Dieser Trägheit steht – rechtlich gesehen – ein vergleichsweise geringer

Mobilisierungsdruck gegenüber. Erstens werden die Nutzungsreserven nur dann vom theoretischen Wert der Gemeinde abgezogen, wenn die Gemeinde den Median der Raumnutzerdichte ihres Raumtyps nicht erreicht. Da die Gemeinden der RKBM im Schnitt jedoch über höhere Raumnutzerdichten verfügen, müssen Nutzungsreserven nicht abgezogen werden. Wenn aber die Bedingungen für einen Abzug der Nutzungsreserven erfüllt sind, fallen sie zweitens nur zu einem Drittel ins Gewicht (vgl. Massnahmenblatt A_01 des kantonalen Richtplans). Die gering bebauten Wohn- und Mischzonen werden bis 2030 mit einem 50-prozentigen Realisierungsgrad veranschlagt.

Realisierung der Umstrukturierungsgebiete

Wie aus heutiger Sicht erfolgreiche, belebte und von der Bevölkerung angenommene Grossprojekte zeigen, können die Realisierungshorizonte für Umstrukturierungsgebiete (S5) mit komplexen Bedingungen leicht länger als 15 Jahre betragen (Sulzer Areal Wintherthur: Realisierung noch nicht vollständig abgeschlossen, Planungsbeginn 1990; Zürich West: Realisierung noch nicht vollständig abgeschlossen, Start der Kooperativen Entwicklungsplanung 1999). Kleinere, weniger komplexe Umstrukturierungsgebiete kommen mit Zeiträumen von 15 Jahren aus (Hardegg Weissenstein in Bern und Köniz; Von-Roll-Areal in Bern; Sihlcity in Zürich; Lokomotive Wintherthur). Umstrukturierungen bedürfen aber Umzonungen und Aufzonungen. Sofern es gelingt, die Interessen verschiedener Eigentümer und Eigentümertypen (private Eigentümer und institutionelle) zusammenzubringen, ist eine Änderung der baulichen Grundordnung der Bevölkerung zur Genehmigung vorzulegen. Der Realisierungsgrad der Umstrukturierungsgebiete bis 2030 wird darum auf 50 Prozent geschätzt.

Realisierung der Verdichtungsgebiete

Das Verdichtungspotenzial besteht anteilig aus den gering bebauten Bauzonen, aus den unter S5 aufgelisteten Verdichtungsgebieten und zum Teil aus den – im RGSK nicht erhobenen – unternutzten, aber zu mehr als 10 Prozent bebauten Gebieten (beispielsweise dreistöckige Wohngebiete in W4-Zonen). Die Verdichtungsgebiete in S5 sind zu grossen Teilen heute schon mit Wohnnutzung belegt. Welche zusätzlichen Bevölkerungspotenziale hier möglich sind, könnte daher nur mit konkreten städtebaulichen Ansätzen annähernd quantifiziert werden. Solche bestehen in den Gebieten derzeit noch nicht. Das Innenentwicklungspotenzial der Verdichtungsgebiete lässt sich aus diesem Grund nicht abschliessend beurteilen. Die Anzahl von 38 Verdichtungsgebieten Wohnen in der Region Bern-Mittelland und die 50 ha vom Kanton rechnerisch ermittelten Nutzungsreserven in den überbauten Bauzonen lassen es jedoch plausibel erscheinen, dass ein ins Gewicht fallendes städtebauliches Verdichtungspotenzial vorhanden ist. Je nach Ausgangslage ist dessen Aktivierung vergleichsweise niederschwellig möglich – wenn es sich beispielsweise um Nutzungsreserven handelt, sind keine Bevölkerungsabstimmungen nötig.

Realisierung der Siedlungserweiterungen

Eine Realisierung der Siedlungserweiterungen S4 ist nur möglich, wenn die Gemeinden nach Abzug der Bauzonenreserven noch Einzonungen zugute haben. Ausserdem ist der raumplanerische Abstimmungsbedarf zum Teil noch hoch: Probleme hinsichtlich Erschliessung, Verfügbarkeit

(Interesse Eigentümer), Archäologie, Ortsbildschutz, Naturschutz müssen gelöst werden. Besonders bei den Gebieten mit Koordinationsstand VO sind diese Abstimmungen erst zu geringen Teilen erfolgt. Bei einzelnen Grossvorhaben kann – wie die Realisierung Bern Brünnen zeigt – zudem mit ähnlich langen Umsetzungshorizonten wie bei Umstrukturierungsplanungen gerechnet werden. Die für Einzonungen erforderlichen Bevölkerungsabstimmungen können auch ablehnend ausfallen. Es werden Realisierungsgrade analog zu den Koordinationsständen angenommen: Festsetzung mit 80 Prozent, Zwischenergebnis mit 50 Prozent und Vororientierung mit 20 Prozent.

Realisierungsgrad
insgesamt

Unter Einbezug der Realisierungswahrscheinlichkeiten steht dem theoretischen Wohnbaulandbedarf von 452 ha kein Überangebot von rund 600 ha gegenüber, sondern ein realistisches Angebot von rund 400 ha. Unter Einbezug der Verdichtungsgebiete und Nutzungsreserven kann das bis 2030 benötigte Flächenangebot für Wohnen bereitgestellt werden.

Die folgende Grafik verbildlicht die vorgenommene Abschätzung des Realisierungsgrads und zeigt, dass sich das Flächenangebot bis 2030 für Wohnen zum grössten Teil aus Bauzonenreserven, Nutzungsreserven und städtebaulichen Umstrukturierungsgebieten zusammensetzt.

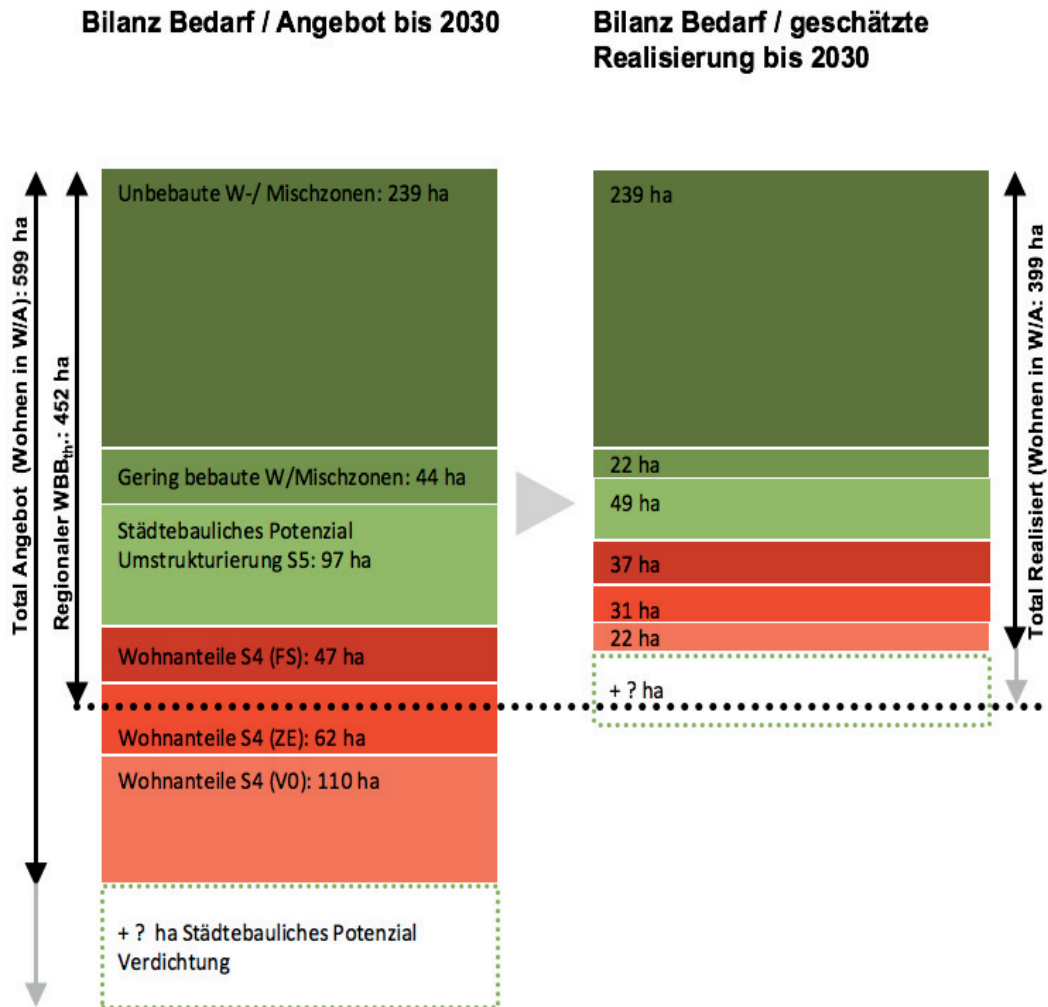


Abb. 22 Geschätzter Realisierungsgrad Wohnbauland bis 2030.

Bilanzierung Angebot Arbeiten

Die Deckung des Bedarfs an Arbeitsgebieten erfolgt analog zum Siedlungsflächenangebot Wohnen durch

- Inanspruchnahme der Bauzonenreserven (vgl. Kap. 3 und Kap. 5, Massnahme S3)
- Aktivierung der inneren Reserven (vgl. Kap. 3 und Kap. 5, Massnahme S5)
- Realisierung der Vorranggebiete Siedlungserweiterung (vgl. Kap. 5, Massnahme S4)

Das Angebot an Arbeitsgebieten umfasst gesamthaft 349 ha und setzt sich zusammen aus Bauzonenreserven, gering bebauten Arbeitszonen sowie den Arbeitsanteilen der Umstrukturierungsgebiete und Vorranggebiete Siedlungserweiterung. Die Flächen sind über die Raumtypen verteilt mit einem Schwerpunkt bei den urbanen Kerngebieten und Zentren der 3. und 4. Stufe.

Raumtyp	Total (ha)	Unbebaute Arbeitszonen (ha)	Anrechenbare gering bebaute Arbeitszonen (ha)*	Arbeitsanteile Umstrukturierungsgebiete (ha)**	Arbeitsanteile Vorranggebiete Siedlungserweiterung (ha)***
Zentrum 1. Stufe	52	9	2	25	16
Urbane Kerngebiete	99	25	1	9	64
Zentren 3. und 4. Stufe	139	40	6	7	88
A&E ohne Zentralität	32	10	2	4	16
Agglomerationsperimeter	299	71	9	41	180
Zentrumsnahe ländliche Räume	23	11	5	1	6
Hügel- und Berggebiete	4	2	2	-	-
Total Region Bern-Mittelland	349	97	18	45	190

Tab. 16 Flächentotal Arbeiten.

* Teilweise bebaute Parzellen gemäss kantonaler Erhebung 2015: Auf diesen Parzellen kann eine weitere Hauptbaute errichtet werden. Es werden pauschal 50 Prozent der Parzellenfläche angerechnet.

** Berücksichtigt wurden die Arbeitsanteile der Umstrukturierungsgebiete Arbeiten und Wohnen. Falls heute bereits Arbeitsnutzung anteilig vorhanden ist, wurde ein Reduktionsfaktor von 50 Prozent eingesetzt. Verdichtungsgebiete wurden nicht einbezogen.

*** Berücksichtigt wurden die Arbeitsanteile der Vorranggebiete Arbeiten und Wohnen.

4.4 Ziele und Strategie Verkehr

4.4.1 Ziele Verkehr

Das Leitbild zeigt, wie die Region Bern-Mittelland in ein Netz übergeordneter Entwicklungsachsen eingebunden ist. Bern bildet mit seinen Stadtteilzentren und den benachbarten Kerngemeinden das übergeordnet wahrnehmbare Hauptzentrum der Region Bern-Mittelland. Neben dem radial ausgerichteten System des strassen- und schienegebundenen Verkehrs gewinnen ergänzende, tangentielle Verbindungen sowohl für den ÖV (S-Bahn, Bau von neuen Tramlinien, Einführung von tangentialen Buslinien, neue Knoten) wie auch für den Fuss- und Veloverkehr zunehmend an Bedeutung.

Ausserhalb der Kernagglomeration erfüllen regionale Zentren überkommunale Funktionen (z. B. als Arbeitsplatzstandorte, bei der Versorgung des ländlichen Raums). Eine gute Erschliessung dieser Zentren durch den motorisierten, den öffentlichen sowie den Fuss- und Veloverkehr ist deshalb wichtig.

Die Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung leiten sich aus den drei Stossrichtungen «Verkehr vermeiden durch eine Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung», «Verkehr auf umweltverträgliche Verkehrsmittel verlagern» und «Verkehr verträglich und sicher gestalten» ab.

Verkehr vermeiden: Abstimmung Siedlung und Verkehr:

- Die Zersiedelung eindämmen und damit lange Wege mit entsprechend hohem MIV-Anteil beim Modal-Split vermeiden («Stadt der kurzen Wege»);
- Die Siedlungsentwicklung auf Gebiete mit guter ÖV-Erschliessung, guter Anbindung an die Fuss- und Velowegnetze sowie hoher Versorgungsqualität konzentrieren: Neubauten und Verdichtungen im urbanen Kerngebiet (Entwicklung nach innen), in den Entwicklungsschwerpunkten (ESP), entlang der S-Bahn-Korridore im Agglomerationsgürtel sowie in den Zentren der 3. und 4. Stufe fördern;
- Den ÖV-Ausbau auf die Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung abstimmen und damit einen höheren Bevölkerungsanteil mit guter bis sehr guter ÖV-Abdeckung versorgen;
- Das Verkehrswachstum durch nachfragelenkende Massnahmen bremsen.

Verkehr auf umweltverträgliche Verkehrsmittel verlagern:

- Den Fuss- und Veloverkehr und den ÖV attraktiver gestalten und besser verknüpfen und damit das Umsteigen vom MIV fördern;
- Die kombinierte Mobilität durch attraktive Umsteigeorte fördern, u. a. durch direkte Zugänge, ansprechende Wartebereiche und ausreichende Angebote von B + R und P + R;
- Gebiete mit Entwicklungspotenzial optimal mit dem ÖV und einem attraktiven Fuss- und Velowegnetz erschliessen.

Verkehr verträglich gestalten:

- Den Fuss- und Veloverkehr in den Verkehrsablauf integrieren, unter anderem durch die Reduktion der Wartezeiten und eine verträgliche Gestaltung;
- Für den Fuss- und Veloverkehr zusammenhängende Netze mit durchgehenden und direkten Verbindungen anbieten;
- Den ÖV und den Veloverkehr bevorzugen, u. a. mit separaten Spuren und an Lichtsignalen;
- Den MIV am Rand des Agglomerationskerns und gezielt auch im Zentrum dosieren und dadurch den Verkehr im Zentrum verflüssigen und Behinderungen für den ÖV und Veloverkehr vermeiden (Drainagesystem);
- Den MIV auf dem HLS- (Hochleistungsstrasse) und HVS-Netz (Hauptverkehrsstrasse) kanalisieren und dort Engpässe beseitigen;
- Siedlungsgebiete so direkt wie möglich vom HLS-Netz über das Basisnetz erschliessen und Durchgangsverkehr in Wohnquartieren vermeiden;
- Die Dominanz des MIV abbauen und dadurch die Trennwirkung verringern.

Verkehrssicherheit:

Übergeordnetes Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit und das Vermeiden von Unfällen durch:

- sichere Verbindungen und Beseitigung von Gefahrenstellen im Fuss- und Veloverkehr;
- sichere Strassenquerungen für den Fussverkehr;
- sichere Strasseninfrastruktur für den motorisierten und öffentlichen Verkehr.

Neue Massnahmen sollen ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen und möglichst robust bezüglich verschiedener zukünftiger Entwicklungen sein.

4.4.2 Strategie Verkehr

Die Umsetzung des Entwicklungsleitbilds basiert auf dem Zusammenspiel von Siedlungsentwicklung und Verkehrsmittelwahl. Durch die konzentrierte Siedlungsentwicklung soll möglichst wenig zusätzlicher Verkehr entstehen. Weiter soll die Mobilität möglichst umweltschonend und sicher sein. Im Zentrum der Verkehrsstrategie steht deshalb der wesensgerechte Einsatz der Verkehrsmittel. Welches Verkehrsmittel jeweils das optimale ist, hängt vom Raumtyp, vom Angebot und der vorhandenen Infrastruktur ab. Dabei hat die Optimierung des Systems Vorrang vor dem Ausbau. Aus dieser übergeordneten Strategie werden die Strategien für die einzelnen Verkehrsträger abgeleitet.

Motorisierter Individualverkehr

Die Strategie für den MIV konzentriert sich vor allem darauf, den Verkehr verträglich zu gestalten. Zentrale Elemente sind die Kanalisierung des MIV auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen sowie die gezielte Optimie-

zung dieses Netzes. Der Durchgangsverkehr soll von den Wohnquartieren so weit wie möglich ferngehalten werden. Deshalb soll der motorisierte Individualverkehr punktuell im urbanen Kerngebiet und schwergewichtig an dessen Rand dosiert werden, um trotz knapper Kapazitäten den Verkehrsfluss zu erhalten und den ÖV und Fuss- und Veloverkehr nicht zu behindern.

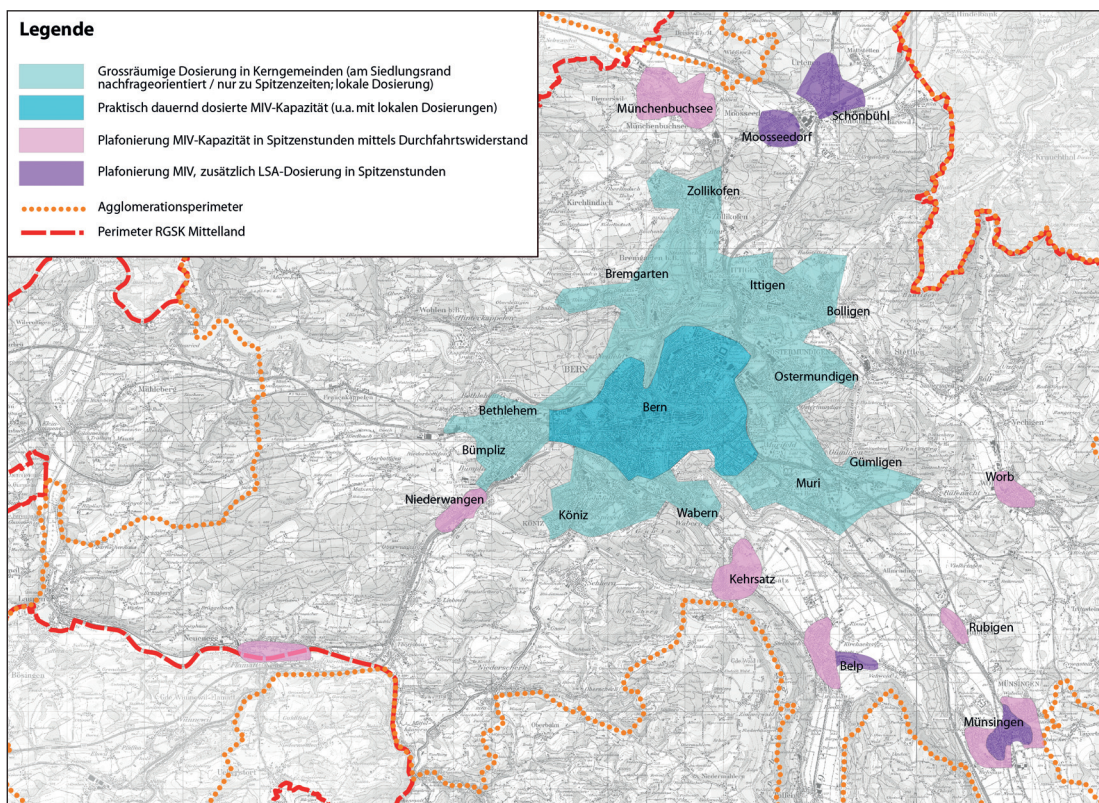


Abb. 23 Dosierungsstrategie MIV.

Eine verträglichere Gestaltung von Strassenräumen in Stadtteilzentren und bei Ortsdurchfahrten soll sowohl zu einer Verbesserung der Lebensqualität also auch zu einer Förderung der nachhaltigeren und effizienteren Verkehrsträger ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr beitragen. Dafür soll das «Berner Modell» – eine breit abgestützte Strategie mit dazugehörigen Werkzeugen – weiterentwickelt werden.

- Verkehrssicherheit
- Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit liegt bereits eine kantonale Strategie vor. Diese sieht die Anwendung folgender Instrumente vor:
- Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente des ASTRA zur Berücksichtigung und fortlaufenden Überprüfung der Aspekte der Verkehrssicherheit von der Projektierung bis hin zum Betrieb einer Strasse;
 - Einsatz der Sicherheitsinstrumente «Road-Safety-Impact-Assessment» und «Road-Safety-Audit» in der Planungsphase von Strassenbauprojekten;
 - systematische Sicherheitsbeurteilung und periodische Schwachstellenanalyse des bestehenden Strassennetzes;

- Berücksichtigung der Arbeitshilfe «Standards Kantonstrasse» (2011) zur Sicherstellung des einheitlichen Vorgehens bei der Schwachstellenanalyse;
- Umsetzung des Sicherheitsinstruments «Black-Spot-Management» auf dem bestehenden Strassennetz;
- bei Bedarf zeitgerechte Einleitung von verhältnismässigen Verbesserungsmassnahmen.

Öffentlicher Verkehr

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

- Die S-Bahn ist das Rückgrat der regionalen Entwicklung.
- Ein dichtes Tram- und Busnetz bildet die Grunderschliessung des urbanen Kerngebiets. Damit ein wesensgerechter Ausbau des ÖV-Angebots vorgenommen werden kann, soll für überlastete Buslinien eine Umstellung auf Trambetrieb geprüft werden. Eine Entlastung ist auch mit dem S-Bahnangebot oder Tangentiallinien anzustreben. Neue Durchmesserlinien in Nord-Süd-Richtung sollen geprüft werden.
- An den Schnittpunkten der S-Bahn mit dem Rand des urbanen Kerngebiets sind ÖV-Knoten auszubilden. Sie haben zwei Funktionen: Umsteigeorte von der S-Bahn zum Feinverteiler und Erschliessung der ESP (z. B. Bern Brünnen, Bern Wankdorf, Bern Europaplatz, Ittigen Worblaufen).
- Im Agglomerationsgürtel soll ein zweiter Ring von Umsteigeknoten entstehen. Die Voraussetzungen dafür sind optimal. Diese Knoten sind sowohl Endpunkte der regionalen Buslinien als auch ESP (z. B. Kleinwaben, Köniz, Zollikofen).
- Ergänzend sind tangential Busverbindungen in der Stadt Bern, im urbanen Kerngebiet ausserhalb der Stadt und innerhalb des Agglomerationsgürtels nötig. Die tangentialen Busverbindungen übernehmen in grösseren Orten zum Teil auch die Funktion von Ortsbussen. Trotz der ergänzenden Tangentialbusse bleibt das Verkehrsnetz der Region radial orientiert.
- Ein gutes, regionales Busnetz soll für eine zweckmässige Versorgung in den zentrumsnahen, ländlichen Gebieten sorgen, eine gute Erreichbarkeit der regionalen Zentren schaffen und eine gute Transportkette Bus/S-Bahn sichern.
- Dank P + R-Anlagen in der Agglomeration und ländlichen Gebieten sowie B + R-Anlagen im urbanen Kerngebiet sollen ebenfalls gute Transportketten angeboten werden.



11.02.2015/mr/ff

Legende		
	City	
	Urbanes Kerngebiet	
	Agglomeration	
	S-Bahn	
	Normalspur	
	Meterspur	
	Stadtnetz/Ortsbusnetz (Tram/Bus)	
	regionale Buslinien	
	tangentiale Buslinien	
	Entwicklungsschwerpunkte (Arbeiten/DL/Wohnen)	
	Umsteigeknoten	
	Umsteigeknoten, lokale Entwicklungsgebiete	

Abb. 24 Schematische Darstellung der ÖV-Strategie.

Regionale
 Langsamverkehrs-
 planung

Fuss- und Veloverkehr

Der Fuss- und Veloverkehr ist ein wichtiger Pfeiler einer nachhaltigen Entwicklung der Gesamtmobilität in der Region Bern-Mittelland. Die Strategie zum Fuss- und Veloverkehr ist in der regionalen Langsamverkehrsplanung der RKBM (2012) festgehalten. Die Schwerpunkte liegen dabei im Querschnittsthema «Organisation» sowie der Netzinfrastrukturplanung (regionales Fuss- und Velowegnetz). Untergeordnet werden weitere Förderansätze verfolgt.

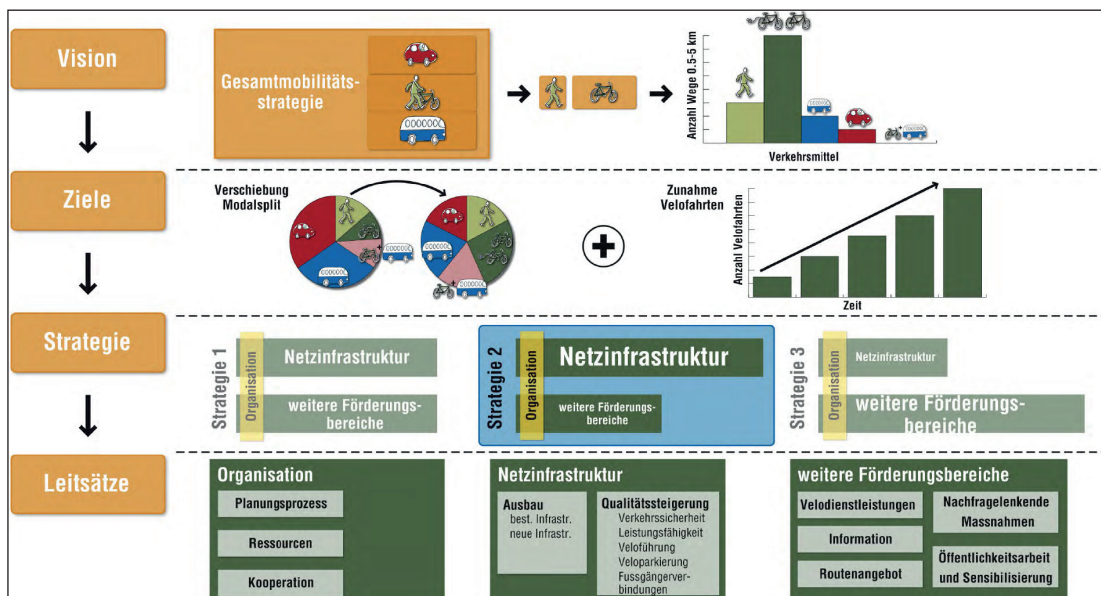


Abb. 25 Zielsetzung und Strategie Fuss- und Veloverkehr, RKBM 2012.

Bezüglich «Organisation» beachtet die Region Bern-Mittelland folgende Grundsätze zu Planungsprozessen, Ressourceneinsatz und Kooperationen:

- Alle Verkehrsarten werden in Planungen als gleichwertig betrachtet.
- Die Anliegen des Fuss- und des Veloverkehrs werden frühzeitig in Planungsprozesse integriert und berücksichtigt.
- Es werden genügend finanzielle und personelle Ressourcen bereitgestellt, um die regionalen Aufgaben in Bezug auf den Fuss- und Veloverkehr bearbeiten zu können.
- Projekte werden koordiniert und in Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Gemeinden erarbeitet.

Fussverkehr

Die Fusswege von regionaler Bedeutung liegen an ÖV-Knotenpunkten. Sie sollen:

- sicher, attraktiv und direkt sein;
- einfache und verständliche Umsteigebeziehungen bieten;
- entsprechend der Nachfrage ausreichend dimensioniert sein (Personenanlagen);
- attraktive und sichere Wartebereiche mit ausreichendem Komfort bieten.

Zur Erhöhung der Sicherheit des Fussverkehrs unterstützt die RKBM die Bestrebungen des Kantons und der Gemeinden, die Fussgängerstreifen mit Handlungsbedarf zu sanieren und weitere Schwachstellen zu beheben.

Veloverkehr

Das regionale Velonetz:

- ist durchgehend und zusammenhängend;
- bietet direkte, sichere, attraktive und verständliche Routen an;
- weist der aktuellen und der potenziellen Nachfrage entsprechende Leistungsfähigkeiten und ausreichende Komfortstufen auf;
- bietet ausreichende, sichere und attraktive Veloparkierungsanlagen an.

Im Allgemeinen soll für den Fuss- und Veloverkehr eine Qualitätssteigerung auf dem gesamten Routennetz erreicht werden.

Alltagsvelorouten

Gemäss Leitbild soll das regionale Velonetz nicht hierarchisiert werden. Die Verbindungen mit einem hohen Potenzial oder einer bereits heute intensiven Nutzung sollen jedoch einen höheren Standard aufweisen, vergleichbar mit sogenannten «Velobahnen» aus internationalen Beispielen.

Im regionalen Kontext sollen diese Verbindungen insbesondere zu einer Reduktion der Reisezeiten mit dem Velo beitragen («schnell, direkt und sicher»). Somit wird das Velo auch auf mittleren Distanzen konkurrenzfähig gegenüber dem MIV.

Im Vordergrund stehen Routen mit hohem Potenzial:

- radiale Verbindungen von und nach Bern, die auf einen «inneren Ring» um das Berner Stadtzentrum münden;
- einzelne tangentielle Verbindungen, die längerfristig einen «äusseren Ring» bilden könnten.

Die Alltagsvelorouten können nicht alle Arbeitsplatz- und Wohnschwerpunkte direkt erschliessen. Zumutbare Umwege auf den Zufahrten zu den Velobahnen müssen in Kauf genommen werden. So entstandene Zeitverluste können jedoch dank den «schnelleren» Velohaupttrouten auf der weiterführenden Strecke kompensiert werden.

Wie die übrigen Veloverbindungen werden Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard in der Regel entlang bestehender Verkehrsachsen geführt. Ob auf oder abseits der Hauptstrassen oder auch entlang von Bahnlinien, was insbesondere im Zusammenhang mit einem Bahnausbau möglich wäre, ist in jedem Fall einzeln zu untersuchen und festzulegen. Der Kanton Bern verfolgt dabei auf dem kantonalen Velonetz eine Doppelstrategie: Einerseits sollen auf dem Hauptstrassennetz weiterhin Velomassnahmen getroffen werden. Andererseits unterstützt der Kanton auch die Entwicklung eines qualitativ guten Netzes abseits der Hauptstrassen. Somit können Velofahrende ihr bevorzugtes Netz wählen. Auch besteht so die

langfristige Möglichkeit, dass sich das Velo-Hauptnetz ausserhalb der heutigen Hauptachsen etablieren kann. Die folgende Abbildung zeigt auf, wie die regionalen Velorouten im Berner Stadtzentrum zusammenkommen.

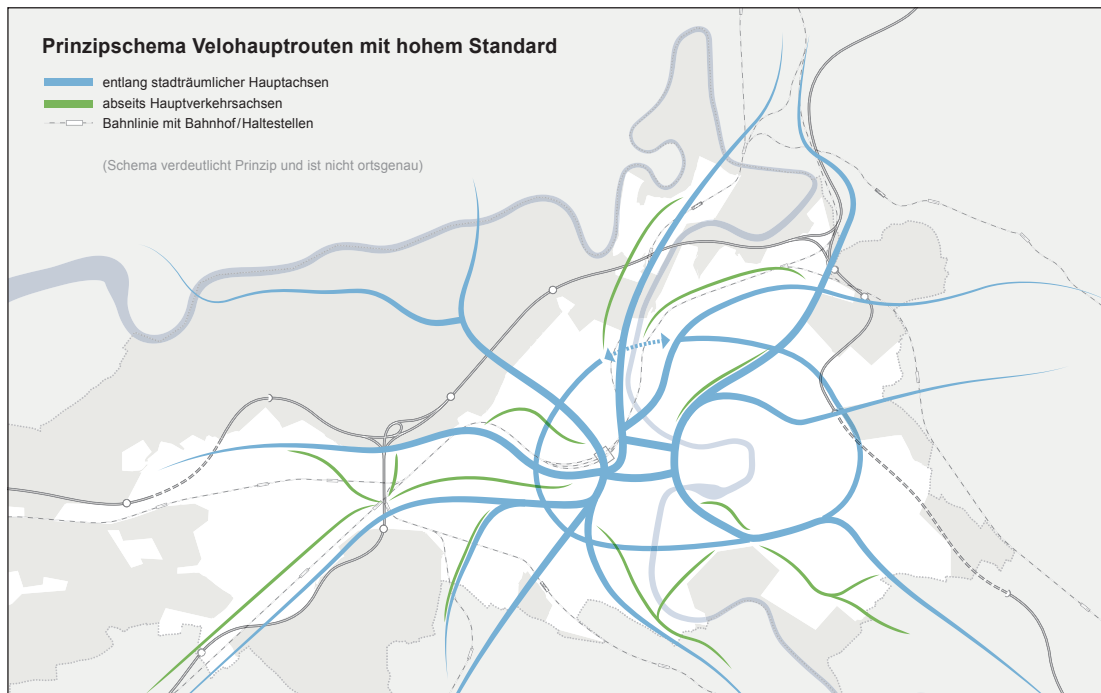


Abb. 26 Prinzipschema Velohaupttrouten in der Kernagglomeration (STEK 2016).

Kombinierte Mobilität

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

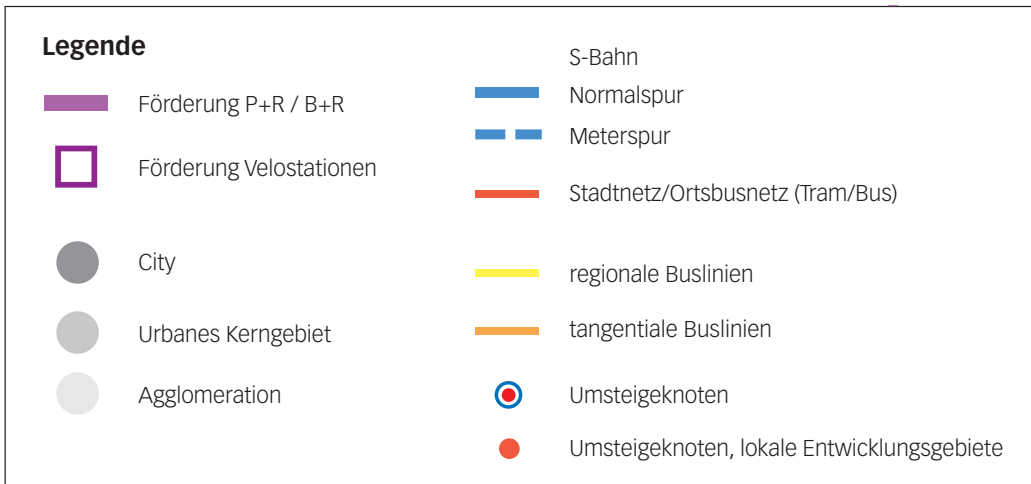
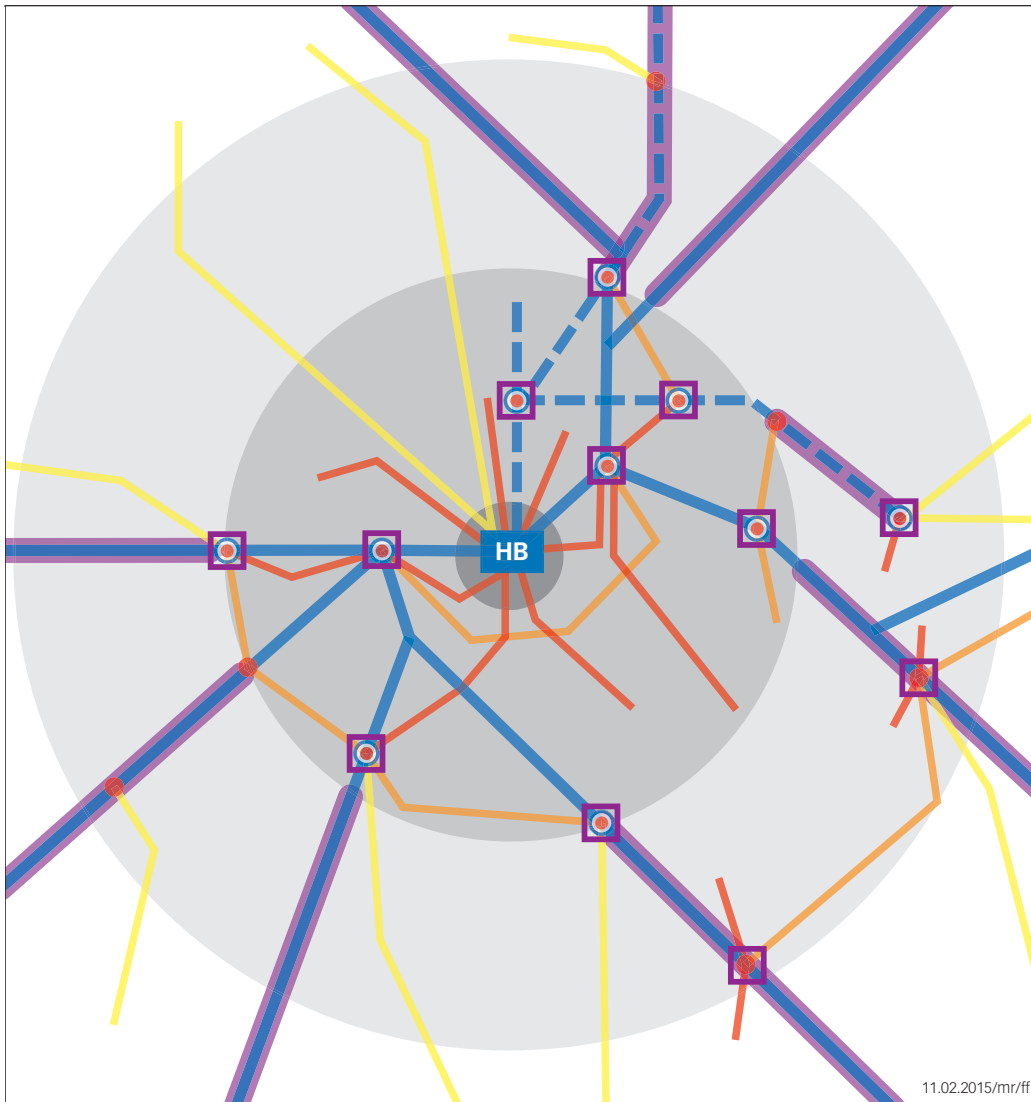


Abb. 27 Strategie kombinierte Mobilität.

4.4.3 Leitsätze Verkehr für die unterschiedlichen Raumtypen

Umsetzung
Zielszenario

Bei der Umsetzung des Zielszenarios ist gesamthaft ein starkes Verkehrswachstum zu verzeichnen. Neben den raumplanerischen Massnahmen sind grosse Anstrengungen bei der regionalen Verkehrsplanung notwendig, um das Verkehrswachstum zu dämpfen. Da insbesondere die Strasseninfrastruktur nicht in der Lage ist, den prognostizierten Mehrverkehr aufzunehmen, muss das Verkehrswachstum zwingend gebremst und auf umweltverträgliche Verkehrsträger umgelagert werden.

Während in den ländlichen Gebieten auf dem Strassennetz noch Reserven bestehen, ist das Netz im urbanen Kerngebiet und im Agglomerationsgürtel ausgelastet. Auch kann der Strassenraum kaum mehr erweitert werden. Das bedeutet, dass in diesem Teil der Region der Mobilitätswachstum mit dem ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr bewältigt werden muss.

Anforderungen
an den Verkehr je
nach Raumtyp

Insgesamt sind die Anforderungen an den Verkehr je nach Raumtyp verschieden:

Zentrum Stadt Bern und Urbanes Kerngebiet

- Siedlungsentwicklung an Lagen mit guter ÖV-Erschliessung, hoher Versorgungsqualität und guter Anbindung an die Fuss- und Veloverkehrsnetze;
- Anpassung des städtischen Strassennetzes entsprechend der Nutzungsdichte und lokaler Gegebenheiten;
- Siedlungsverträgliche Ausgestaltung des MIV mittels Temporeduktion und Kanalisierung auf Hauptachsen;
- Reduktion des MIV in Wohngebieten;
- Verbessern der Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV (z. B. durch Dosierung des MIV);
- Erhöhen der ÖV-Kapazitäten;
- Priorisieren des ÖV und des Veloverkehrs gegenüber dem MIV;
- Priorisierung des Veloverkehrs auf innerstädtischen Velohaupttrouten, ohne Leistungseinbussen für den strassengebundenen ÖV;
- Prüfen von Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard;
- Erstellen eines durchgehenden Velohaupttroutennetzes auf oder neben den Hauptachsen;
- Fördern des Fuss- und Veloverkehrs als gleichberechtigte Verkehrsart (Alltags- und Freizeitnetz; Kommunikation und Signalisation);
- Aufwerten von Tangentialverbindungen für den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr;
- hohe Verträglichkeit der Stadtquartier- und Ortsdurchfahrten;
- Mobilitätsmanagement und Parkplatzpolitik gemeindeübergreifend angehen;
- Lenkung MIV mittels Parkplatzbewirtschaftung in der Stadt Bern durch Reduktion Parkplätze, Preiserhöhung, Förderung autoarmes Wohnen etc.;
- Ausbau von Mobilitätsdrehscheiben mit umfassenden Angeboten der kombinierten Mobilität;
- Entwicklung von Anreizsystemen zur Verlagerung des Modal-Splits;

- gutes und sicheres Angebot an B + R-Plätzen nicht nur an Bahnstationen, sondern auch in Arbeitsplatznähe;
- Verkehrsmanagement zur Lenkung sowie Dosierung (Überlastungsschutz) des MIV;
- Anschluss an den internationalen Verkehr.

Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen sowie Zentren der 3. und 4. Stufe

- Siedlungsentwicklung an Lagen mit guter ÖV-Erschliessung und hoher Versorgungsqualität;
- gute ÖV-Verbindungen zum urbanen Kerngebiet, zu den zentrumsnahen ländlichen sowie zu den Hügel- und Berggebieten (u. a. für den Pendler- und Freizeitverkehr);
- gute Erschliessung zentraler Orte, von ESP und weiteren Entwicklungsgebieten mit dichtem Fuss- und Velowegnetz;
- siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrten sowie sicheres Queren und Abbiegen für den Fuss- und Veloverkehr;
- Aufwerten von Tangentialverbindungen für den Veloverkehr, Veloalltagsrouten mit erhöhtem Standard zum urbanen Kerngebiet;
- ausreichend B + R- und P + R-Plätze an S-Bahn-Haltestellen bereitstellen;
- Schwerpunkte für die Erholungs- und Freizeitnutzung bilden – mit regional abgestimmten Parkplätzen und Informationspunkten.

Zentrumsnahe ländliche Gebiete sowie Hügel- und Berggebiete

- Siedlungsentwicklung an ÖV-erschlossenen Lagen priorisieren;
- flächendeckende Erschliessung durch den MIV;
- eine gute ÖV-Grundversorgung sicherstellen;
- siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrten herstellen;
- sicheres Queren und Abbiegen für den Fuss- und Veloverkehr, insbesondere Schulwegsicherung;
- ausreichend B + R- und P + R-Plätze an S-Bahn-Haltestellen und eventuell Bus-Knotenpunkten bereitstellen;
- Schwerpunkte für die Erholungs- und Freizeitnutzung bilden – mit regional abgestimmten Parkplätzen, Informationspunkten und adäquater ÖV-Erschliessung.

5 Massnahmen

Ausgangspunkt für die Formulierung der Massnahmen sind die Schwachstellenanalyse, die Zielsetzungen mit Leitbild und die abgeleiteten Strategien. Zudem werden die kantonalen Vorgaben berücksichtigt. Diese sind in Form von Vollzugs- und Prüfungsaufträgen formuliert, die mit entsprechenden Massnahmen umgesetzt werden sollen.

5.1 Siedlung und Landschaft

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

Von besonderer Bedeutung bei der Herleitung der Massnahmen ist das Leitbild (Struktur und Leitplan; Kap. 4.2). Es gibt die wesentlichen Handlungsstränge und Entwicklungsmöglichkeiten vor. Dies kommt in besonderem Mass bei der Ausscheidung der Vorranggebiete für die zukünftige Siedlungsentwicklung und bei der Festlegung von Siedlungsgrenzen oder siedlungsprägenden Grünräumen zum Ausdruck.

Ebenso bildet das Leitbild den Rahmen für Massnahmen, die die Gestaltung, Weiterentwicklung und Inwertsetzung der Landschaft zum Ziel haben. In diesem Sinne von besonderer Bedeutung sind die Einführung der verschiedenen Vorranggebiete Landschaft (z. B. Kulturlandschaften oder Siedlungstrenngürtel) sowie weiterhin die Abstimmung mit dem «Regionalen Naturpark Gantrisch».

5.1.1 Siedlung

Eckpfeiler Das Erreichen der Zielsetzungen fusst auf drei Eckpfeilern: der Realisierung von regionalen Schwerpunkten, der Nutzung von Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten sowie dem Einzonieren von Vorranggebieten zur regionalen Siedlungserweiterung an geeigneten Lagen.

WebGIS-Umfrage Im Sommer 2014 führte die RKBM eine WebGIS-basierte Umfrage bei den Gemeinden durch, um die Angaben zu den Gebieten aus dem RGSK I zu aktualisieren, zu überprüfen, zu ergänzen und mit den kommunalen Planungen abzustimmen. Im Nachgang an die Umfrage hat sie die Rückmeldungen bereinigt, mit den regionalen Raumentwicklungszielen abgestimmt und eine entsprechende Priorisierung der Gebiete vorgenommen.

S1: Regionale Zentralitätsstruktur

Die regionale Zentralitätsstruktur orientiert sich an derjenigen des Richtplans 2030 des Kantons Bern. Die Zentren 1. bis 4. Stufe des Richtplans 2030 werden im RGSK II übernommen.

Weiter hat die RKBM Rolle, Handlungsspielraum und Verpflichtungen der bisherigen Zentren 5. Stufe, welche im RGSK I provisorisch eingeführt wurden, überprüft. Die Gemeinden Laupen (Doppelzentrum mit Bösinggen), Oberdiessbach und Riggisberg übernehmen eine Zentrumsfunktion für ihr Umland. Sie haben eine überkommunale Bedeutung als Arbeitsplatzstandorte und sind Versorgungszentren mit einem (öffentlichen) Dienstleistungsangebot in den Bereichen Schule (Sekundarstufe I), Gesundheitswesen (Spital, Apotheke) und Grundversorgung des täglichen Bedarfs (Grossverteiler). Im kantonalen Quervergleich sind sie in ihrer Bedeutung mindestens vergleichbar mit mehreren Zentren der 4. Stufe in anderen Regionen. So gibt es beispielsweise in Riggisberg mehr Arbeitsplätze als Einwohner/innen. Riggisberg übernimmt somit eine wichtige Zentrumsfunktion für die Gantrischregion. Die drei Gemeinden werden daher neu der 4. Zentralitätsstufe zugewiesen (vgl. Struktur, Kap. 4.2.1).

S2: Umsetzung des Zielszenarios

Information und
Kommunikation

Im Sinne der übergeordneten Zielsetzung wird mit dem Zielszenario (vgl. Kap 4.3) eine konzentrierte und qualitätsvolle Siedlungs- und Freiraumentwicklung angestrebt. Mit einem Massnahmenset soll die Umsetzung des Zielszenarios vorangetrieben werden. In den letzten Jahren hat das Stimmvolk in verschiedenen Gemeinden Ortsplanungsrevisionen, Verdichtungsvorhaben, Arealentwicklungen und Neueinzonungen abgelehnt (u. a. in Bern, Bolligen, Ittigen, Worb). Deshalb kommt der Frage der Einstellung der Bevölkerung gegenüber der angestrebten Entwicklung grosse Bedeutung zu. Diese wird vermutlich vor dem Hintergrund der angestrebten Mindestdichten noch wichtiger. Es wird deshalb inskünftig auch darum gehen, den Zusammenhang von dichter Besiedlung, städtebaulich verträglicher und ortsgerechter Gestaltung sowie der Sicherung und Schaffung von Freiraumqualitäten im Siedlungsgebiet zu vermitteln. Mit geeigneten Kommunikationsmassnahmen, zum Beispiel mit einer Informationskampagne, wird die Bevölkerung über solche Zusammenhänge und mögliche Konflikte informiert. Ziel ist es, eine Einstellungsänderung gegenüber den Themen Innenentwicklung, Verdichtung, Mobilisierung von Arealen mit Entwicklungspotenzial, städtebauliche und freiräumliche Qualitätssicherung, Hochhäuser und Verkehr zu erreichen.

Planungsinstrumente und Praxis-hilfen

Zusätzlich wird eine Plattform geschaffen, die sich den entwicklungsplanerischen Herausforderungen der Gemeinden annimmt, Handlungsschwerpunkte und -ablauf zur Diskussion stellt und die Vernetzung der Entscheidungsträger und Behörden fördert. Abgestimmt auf die bestehenden Hilfsmittel des Kantons und auf die Bedürfnisse der Gemeinden sollen gezielt Praxishilfen und Anleitungen erarbeitet werden. Weitere regionale und kommunale Planungsinstrumente (z. B. regionale Überbauungsordnung, innerregionaler Ausgleichsmechanismus für bestehende und/oder neue Einzonungen, interkommunale Kooperation bei Siedlungsentwicklungen über zwei oder mehrere Gemeinden) sollen im Rahmen der Umsetzungsstrategie zusammen mit Kanton und Gemeinden geprüft werden.

Mindestkriterien	<p>S3: Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte</p> <p>Gebiete und Areale, die an raumplanerisch besonders geeigneten Lagen liegen und bereits als Bauzone ausgeschieden sind, werden als regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte bezeichnet. Wohnschwerpunkte sowie Arbeitsplatzschwerpunkte mit dem Nutzungsprofil Büro/Dienstleistungen erfüllen folgende Mindestkriterien:</p> <ul style="list-style-type: none">– Sie sind nicht bebaut und mindestens eine ha gross.– Sie liegen in der Regel in Zentrumsgemeinden, im urbanen Kerngebiet sowie in Gemeinden im Agglomerationsperimeter und auf den Entwicklungsachsen.– Sie erfüllen mindestens die ÖV-Güteklasse C (vgl. Massnahmenblatt S3). <p>Arbeitsplatzschwerpunkte mit dem Nutzungsprofil Industrie/Gewerbe müssen zusätzlich eine direkte Anbindung an das regionale Basisnetz aufweisen, jedoch nur minimale Anforderungen bezüglich der ÖV-Erschliessungsqualität (ÖV-Güteklasse F) erfüllen.</p>
Wohn- und Arbeitsschwerpunkte im RGSK II	<p>Das RGSK II bezeichnet 42 Wohnschwerpunkte mit einer Gesamtfläche von 135 ha und 19 Arbeitsschwerpunkte mit einer Gesamtfläche von 57 ha. Insgesamt beträgt der Anteil der regionalen Wohn- und Arbeitsschwerpunkte an den gesamten unüberbauten Bauzonen knapp 60 Prozent. Insbesondere in den Gemeinden des urbanen Kerngebietes und der Zentren der 3. und 4. Stufe liegen die Bauzonenreserven mehrheitlich in Form von regionalen Schwerpunkten vor. Dies ist eine gute raumplanerische Ausgangslage: Die Bauzonenreserven liegen dort, wo die Siedlungsentwicklung konzentriert werden soll, und es handelt sich um grössere, zusammenhängende und nicht um kleinteilige Flächen.</p> <p>Die regionalen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung des Zielszenarios. Die Gemeinden sind deshalb angehalten, aktiv die Verfügbarkeit und Realisierung dieser Standorte zu fördern. Sie sollen zusätzlich eine hohe Siedlungsqualität und eine angemessene bauliche Dichte sicherstellen. Die Regionalkonferenz unterstützt die Umsetzung der regionalen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte im Rahmen des Massnahmensets zur Umsetzung des Zielszenarios (vgl. S2) sowie durch die Aktivitäten der regionalen Wirtschaftsförderung (Fachbereiche Wirtschaft und Regionalpolitik).</p>
Kriterien	<p>S4: Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterung</p> <p>Vorranggebiete für die regionale Siedlungserweiterung liegen aus regionaler Sicht an bevorzugten Entwicklungsstandorten und weisen ähnlich gute Eigenschaften bezüglich Erschliessung und Grösse wie die regionalen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte auf. Ihre Einzonung und spätere Realisierung ist im Sinne der Zielszenarios zu fördern. Vorranggebiete für die regionale Siedlungserweiterung erfüllen in der Regel folgende Kriterien:</p> <ul style="list-style-type: none">– Sie sind nicht bebaut und mindestens 1 ha gross.

- Sie liegen in der Regel in Zentrumsgemeinden, den urbanen Kerngebieten sowie in Gemeinden im Agglomerationsperimeter und auf den Entwicklungsachsen.
- Sie erfüllen mindestens ÖV-Güteklasse C (vgl. Massnahmenblatt S4).
- Sie weisen eine geeignete Lage im Siedlungskörper auf. Ziel ist, ein möglichst kompaktes Siedlungsgebiet zu erhalten.
- Sie stehen nicht im Widerspruch zur regionalen Landschaftsplanung.
- Ihre Dimensionierung steht im Verhältnis zur Grösse des vorhandenen Siedlungskörpers.

Potentielle Vorranggebiete der WebGIS-Umfrage

Insgesamt wurden in der WebGIS-basierten Umfrage Angaben zu 163 möglichen regionalen Vorranggebieten mit einer Gesamtfläche von rund 950 ha erfasst. Bezogen auf die Fläche weisen die Gemeinden in den urbanen Kerngebieten der Agglomeration den höchsten Anteil Vorranggebiete auf, gefolgt von den Zentren 3. und 4. Stufe und den Gemeinden in den Agglomerationsgürteln und auf den Entwicklungsachsen. Allerdings stiessen geplante Einzonungen gerade in den Gemeinden der urbanen Kerngebiete sowie in den Regionalzentren, also in den gemäss Zielszenario erwünschten Entwicklungsräumen, auf Widerstände und Vorbehalte seitens der Bevölkerung. Hinzu kommt, dass die meisten der 163 potenziellen Siedlungserweiterungsgebiete auf Fruchtfootflächen (FFF) liegen.

Die RKBM hat noch nicht festgesetzte Gebiete des RGSK I und neue Gebiete aus der Umfrage aus raumplanerischer, landschaftlicher und verkehrlicher Sicht beurteilt und priorisiert. Die Standorte wurden bezüglich der oben genannten Kriterien sowie auf mögliche Konflikte mit Fruchtfootflächen (vgl. Anhang 8, Interessenabwägung FFF), Naturgefahren, Schutzzonen und spezifisch von den Gemeinden genannten Problemstellungen hin überprüft. Falls das Kriterium der ÖV-Güteklasse heute noch nicht erreicht wird, muss bei einer allfälligen Einzonung eine Verbesserung angestrebt werden.

Vorranggebiete im RGSK II

Von den 163 potenziellen Gebieten werden 53 Vorranggebiete Wohnen und 33 Vorranggebiete Arbeiten, die sich aus raumplanerischen Gründen besonders für eine Einzonung eignen, ins RGSK II aufgenommen. Für diese Gebiete gelten besondere Anforderungen hinsichtlich Minstdichten und qualitätsvoller Entwicklung. Die Vorranggebiete mit hohem Koordinationsstand (FS und ZE) weisen ein Siedlungsflächenpotenzial von 109 ha Wohnnutzung (Wohnanteile der Siedlungserweiterungen Wohnen und Arbeiten) auf, die Gebiete mit tieferem Koordinationsstand (VO) ein Siedlungsflächenpotenzial von 110 ha. Das Arbeitsflächenpotenzial der Vorranggebiete (Arbeitsanteile der Siedlungserweiterungen Wohnen und Arbeiten) beläuft sich auf 190 ha.

Die Einzonung dieser Vorranggebiete für die regionale Siedlungserweiterung ist von den Standortgemeinden aktiv anzugehen. Die RKBM unterstützt sie im Rahmen des Massnahmensets zur Umsetzung des Zielszenarios in ihren Bemühungen (vgl. Massnahme S2).

Ausscheidung und Weiterentwicklung Die Ausscheidung der Vorranggebiete für die regionale Siedlungserweiterung beruht auf einer regionalen und langfristigen Sicht. Dadurch wird der zeitliche Rahmen für mögliche Siedlungserweiterungen weiter gesteckt, als dies in den meisten Ortsplanungen und kommunalen Konzepten der Fall ist. Bei der Weiterentwicklung dieser Räume hat eine umfassende Interessenabwägung zu erfolgen. Dabei sind alle Aspekte einzubeziehen, die aus übergeordneter Sicht für die Beurteilung einer späteren Einzonung relevant sind (u. a. Einbindung in übergeordnete Verkehrsnetze, ÖV- und MIV-Erschliessung, Fruchtfolgeflächen, Schutzgebiete). Die Entwicklung mehrerer Vorranggebiete ist zudem abhängig von der Realisierung grösserer Verkehrsinfrastrukturvorhaben und hat somit einen längerfristigen Umsetzungshorizont. Die Gebiete weisen dem Fortschritt der Interessenabwägung entsprechend unterschiedliche Koordinationsstände auf. Einige der in der Umfrage herausgefilterten Gebiete eignen sich aufgrund ihrer Lage sehr gut als Vorranggebiete, ihr Realisierungshorizont geht allerdings über das Jahr 2030 hinaus. Sie werden in Anhang 3 unter der Tabelle «Siedlungserweiterungsgebiete nach 2030» aufgeführt (vgl. Anhang 3).

Pool-Gebiete Einige an sich ebenfalls gut geeignete Gebiete konnten aufgrund des regionalen oder des kommunalen Mengengerüsts nicht als Vorranggebiete Siedlungserweiterung aufgenommen werden. Für diese Gebiete wurde neu die Kategorie «Pool» geschaffen. Sie können im Tausch gegen gleichflächige, im RGSK enthaltene Gebiete der jeweiligen Gemeinde oder einer angrenzenden Gemeinde mit mindestens gleich zentralem Raumtyp entwickelt werden, nicht aber zusätzlich. Bedingung ist weiter eine umfassende Prüfung durch den Kanton.

S5: Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete

Neben der Mobilisierung der Bauzonenreserven und gezielten Erweiterungen des Siedlungsgebietes bildet die Entwicklung von Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten den dritten Handlungsstrang für die Erreichung des Zielszenarios. Im Sinne der übergeordneten Zielsetzung, den Bodenverbrauch mit einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung zu stabilisieren, werden diese Gebiete in Zukunft immer wichtiger. Die RKBM hat deshalb in ihrer Region Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete identifiziert. Es handelt sich dabei um unternutzte oder nicht mehr genutzte Gebiete mit einer guten ÖV-Erschliessung.

Umstrukturierungsgebiete Insgesamt verfügt die Region Bern-Mittelland über 31 Umstrukturierungsgebiete. Davon dienen 26 Standorte schwerpunktmässig dem Wohnen und 5 Standorte schwerpunktmässig dem Arbeiten. Die Umstrukturierungsgebiete können analog zu den Vorranggebieten Siedlungserweiterung (Massnahmen S4) als Flächenangebot in Hektare übersetzt werden, da die Mehrheit heute andere Nutzungen beherbergt und die angestrebten Arbeits- und Wohnnutzungen damit ein zusätzliches Flächenangebot für Wohnen und Arbeiten darstellen. Diese 31 Standorte sind mit 97 ha Wohnnutzung und 46 ha Arbeitsnutzung als städtebauliches Potenzial anrechenbar.

Verdichtungs-
gebiete

Hinzu kommen 58 Verdichtungsgebiete. Bei 38 dieser Standorte mit einer Gesamtfläche von 247 ha soll die Wohnnutzung intensiviert werden, bei den übrigen 20 Gebieten auf 108 ha die Arbeitsnutzung (vgl. Anhang 2). Die Verdichtungsgebiete können aufgrund ihres Entwicklungsstands (Konzeptphase) auf regionaler Ebene nicht in Wohnbauland umgerechnet werden.

Rund 90 Prozent der Fläche aller Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete liegen in der Stadt Bern und den umliegenden urbanen Kerngebieten. Die restlichen 10 Prozent befinden sich grossmehrheitlich in den Zentren der 3. und 4. Stufe und zu einem sehr kleinen Anteil in den Agglomerationsgemeinden ohne Zentralität. Diese Verteilung ist im Sinne des Zielszenarios und trägt zu dessen Umsetzung bei. Gleichzeitig ist es aber wichtig, dass auch ländliche und Agglomerationsgemeinden Verdichtungspotenziale, welche aufgrund ihrer Fläche keine regionale Bedeutung haben, erkennen und deren Umsetzung fördern.

Die Gemeinden sind angehalten, die als Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete bezeichneten Standorte – unter Beachtung städtebaulicher, ökologischer und ortsspezifischer Qualitäten – zu realisieren und dafür die notwendigen Planänderungsverfahren einzuleiten.

Handlungsfelder

Bei den bezeichneten Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten handelt es sich zumeist um Kernzonen und Bahnhofsgebiete, in denen die Nutzung verdichtet werden kann, oder um Gewerbebezonen, die umstrukturiert werden können. Letztere liegen oft im städtischen Raum und sollten – weil Gewerbebezonen hier grundsätzlich eher knapp sind – nur nach sorgfältiger Abwägung umgenutzt werden. Neben der Förderung der planerischen Arbeiten zur Ausschöpfung des Nutzungspotenzials dieser Standorte stehen folgende Handlungsfelder im Vordergrund der Siedlungsentwicklung nach innen:

a) Nachverdichtungen von Einfamilienhausquartieren und Weilern
In der Regel schöpfen Einfamilienhausquartiere und Weiler die maximal zulässige Dichte nicht aus. Der Anbau eines Zimmers, der Ausbau des Dachgeschosses oder (teilweise) des Kellers sind oft noch möglich. In einzelnen Fällen ist eine Aufteilung der Parzellen in zwei oder mehrere Parzellen machbar. In Weilern sind Verdichtungen (z. B. Umnutzung und Ausbau von Ökonomiegebäuden) innerhalb der Bauzonen möglich. Die Nachverdichtung in diesen Quartieren und Weilern erfolgt aufgrund individueller Entscheide der Grundeigentümer, sollte aber durch die Gemeindebehörden aktiv gefördert und unterstützt werden.

b) Sanierung von Mehrfamilienhausquartieren
Insbesondere bei Mehrfamilienhaussiedlungen, die zwischen 1920 und 1980 realisiert wurden, stellt sich heute die Frage, ob die Siedlungen saniert oder umstrukturiert werden sollen. Vielfach entsprechen der Wohnungsmix, das Wohnungslayout und die Energietechnik nicht mehr den heutigen Bedürfnissen und Anforderungen. Inwieweit solche Siedlungen

saniert oder neu gebaut werden, hängt stark von den Entscheiden der Grundeigentümer ab. Die öffentliche Hand kann mit Nutzungsanreizen und mit planungs- und baurechtlichen Vorgaben die Rahmenbedingungen verbessern.

S6: Verkehrsintensive Vorhaben

Standortkriterien Verkehrsintensive Vorhaben werden an zentrale und optimal erschlossene Lagen gelenkt, die aus Sicht des Verkehrssystems und der Umweltziele Lärm, Lufthygiene geeignet sind. Der kantonale Richtplan unterscheidet neu, in Bezug auf die Anzahl Fahrten (DTV), zwischen kantonalen und regionalen VIV-Standorten. Während die kantonalen Standorte direkt im kantonalen Richtplan festgelegt wurden, erfolgt die Festlegung der regionalen Standorte im RGSK.

VIV-Standorte liegen in der Regel in Gemeinden des Entwicklungsraumes «Urbane Kerngebiete der Agglomerationen» gemäss kantonalem Raumkonzept oder in Zentren 3. Stufe. Eine Weiterentwicklung von bestehenden Anlagen in den Zentren 4. Stufe ist möglich, wenn sie dem kantonalen Raumtyp «Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen» zugeordnet sind.

VIV-Standorte im RGSK II Die im RGSK II aufgenommenen Standorte basieren auf den Standorten des RSGK I und sind mit weiteren Standorten aus dem Controlling 2012 ergänzt worden. In Bezug auf den Stand der Abklärungsarbeiten werden die Standorte unterschiedlichen Koordinationsständen zugeteilt. Neue Standorte werden als Vororientierung aufgenommen, da eine Überprüfung gestützt auf die neuen Kriterien im kantonalen Richtplan noch nicht erfolgen konnte. Alle anderen Standorte sind unverändert übernommen worden und gelten als festgesetzt.

S7: Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung

Die noch vorhandenen und prägenden Grünzäsuren zwischen den einzelnen Siedlungseinheiten sind oft als Fruchtfolgeflächen klassiert und sollen der Landwirtschaft weiterhin erhalten bleiben. Sie sind zudem wichtige Potenzialräume für die Naherholung und die ökologische Vernetzung.

Ausserdem sind diese Zwischenräume ein prägendes und wahrnehmbares Merkmal der Region Bern-Mittelland. Die heutigen Siedlungsgrenzen sind teilweise eher zufällig entstanden und wirken oft provisorisch. Mit der Bezeichnung von überörtlichen Siedlungsgrenzen sollen die übergeordneten Landschaftsräume erhalten, die Siedlungsränder akzentuiert und die Zersiedelung verhindert werden.

Die in der RGSK-Karte bezeichneten Siedlungsbegrenzungen wurden für einen Teil der Region aus rechtsgültigen, regionalen Richtplänen (Regionaler Richtplan Region Aaretal 2009) und aus Vorarbeiten der ehemaligen Planungsregionen (VRB, Gantrisch) übernommen. Für die restlichen Teilregionen (ehemaliges Laupenamt, Frienisberg, ehemaliges Fraubrunnenamt, Kiesental) wurden die Siedlungsbegrenzungen – teilweise basierend auf

älteren Planungen – im Rahmen der Vorarbeiten zum RGSK II neu definiert. Dabei wurde auf eine möglichst einheitliche Anwendung der Kriterien Wert gelegt und im Rahmen der Bereinigung, soweit möglich und planerisch sinnvoll, auf die Bedürfnisse der Gemeinden Rücksicht genommen.

5.1.2 Landschaft

Im Bereich Landschaft werden die nachfolgend näher umschriebenen Massnahmen (L1 bis L8) eingeführt. Es wird in der Regel das am besten geeignete Element vorgeschlagen–Doppelnennungen werden vermieden. Eine Ausnahme bilden die Elemente Siedlungstrenngürtel und Wildtierkorridore, die andere Vorranggebiete überlagern. Im Streusiedlungsgebiet sind in der Regel keine Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung bezeichnet worden.

Die folgende Abbildung 28 mit allen Vorranggebieten Landschaft des RGSK II (Siedlungsprägende Grünräume, Natur-, Kulturlandschaften, Wildtierkorridore und Siedlungstrenngürtel) zeigt die Verteilung der Vorranggebiete auf. Der südlich der Kernagglomeration liegende Naturpark Gantrisch ist in der Region Bern-Mittelland ganz klar als Schwerpunkt Landschaft ersichtlich. Hier soll die Kulturlandschaft speziell in der heutigen Struktur erhalten und entwickelt werden. Aus regionaler Sicht sind die Gewässerräume und einige grössere Landschaftsräume, oft auch regionenübergreifend wie Frienisberg (KL_2), Fraubrunnenmoos (KL_12) und Limpachtal (KL_13), als weitere Schwerpunkte Landschaft zu erkennen.

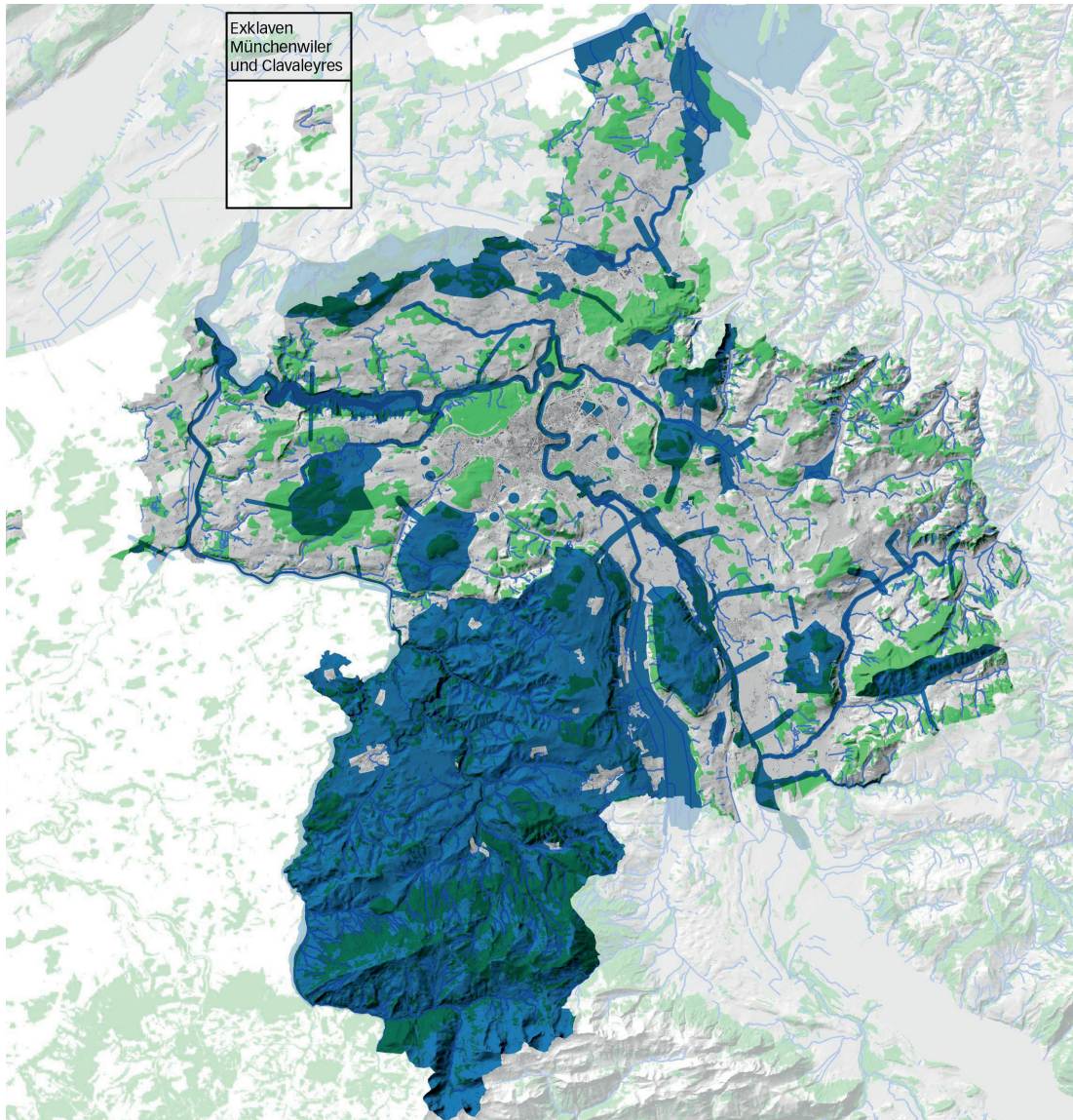


Abb. 28 Karte mit den Vorranggebieten Landschaft (L3 bis L7) aus dem RGSK II.

Das RGSK II macht keine flächendeckenden Aussagen zum Umgang mit der Landschaft. In den Landwirtschaftsflächen, die nicht als Vorranggebiete ausgeschieden werden, gelten die bestehenden Gesetze und Vorschriften. Die Gemeinden sind verpflichtet, in der kommunalen Nutzungsplanung die Landschaftsthematik auf ihrem Gemeindegebiet vollumfänglich anzugehen. Grundsätzlich ist flächendeckend im ländlichen Raum sowie in der Stadt- und Siedlungslandschaft insbesondere mit un bebauten Räumen grosse Sorgfalt in der Weiterentwicklung angezeigt. Das RGSK II bietet dazu behördenverbindliche Hinweise, wo ein besonders hohes Gewicht auf den Erhalt und die Pflege der Landschaft gelegt werden muss.

L1: Regionaler Naturpark Gantrisch

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

Für die Entwicklung des Parks sind insbesondere in den Bereichen regionale Wertschöpfungsketten, Naherholung, Tourismus und Besucherlenkung raumplanerische Grundlagen notwendig, die den Rahmen des RGSK bezüglich Inhalt, Detaillierungsgrad und Bearbeitungstiefe sprengen. Der Förderverein Region Gantrisch (FRG) erarbeitete einen spezifischen Raumentwicklungsplan (REK) für den Naturpark. Die räumlich relevanten Inhalte des «REK Naturpark Gantrisch» wurden bei der Erarbeitung des RGSK II insbesondere im Teil Landschaft beachtet. Eine systematische Überprüfung, welche Inhalte des REK auch behördenverbindlich im RGSK II festgesetzt werden sollten, hat aber bisher nicht stattgefunden. Bei Bedarf ist dies bei der Erarbeitung des RGSK III nachzuholen. Der Austausch zwischen dem FRG und der RKBM ist zu fördern, um Synergien zu nutzen. Erfahrungen und erfolgreiche Lösungsansätze (z. B. Mobilitätskonzept) aus dem «Regionalen Naturpark Gantrisch» sind – allenfalls in adaptierter Form – auch in anderen Teilregionen umzusetzen.

L2: Grünes Band

Das in der Karte bezeichnete «Grüne Band» ist eine konzeptionelle Abfolge von sensiblen Raumfenstern, die sich um das urbane Kerngebiet, respektive um weite Teile der Stadt- und Siedlungslandschaft von Bern legen.

Sie dienen der Vermittlung zwischen Stadt und Land. Das heisst, sie bilden den Übergang von weitgehend bebauten zu deutlich weniger bebauten Bereichen. Für das «Grüne Band» typisch sind die vielfältigen, sich oft gegenseitig überlagernden Nutzungen: Land- und Forstwirtschaft, Ökologie und Vernetzung, Freiräume und Parks, (Nah-)Erholung und Wohnen sowie Arbeiten.

Raumfenster-
Typen

Das «Grüne Band» besteht aus drei verschiedenen Typen von Raumfenstern:

- Im Typ «Siedlungserweiterung mit Freiraum» ist im Rahmen von qualitätssichernden Verfahren jeweils mindestens ein siedlungsprägender Grünraum zu erhalten.
- Der Typ «Wald mit Erholungsnutzung» richtet sich nach den Massnahmen und Entwicklungsabsichten, die im regionalen Waldplan des Kantons Bern beschrieben sind.
- Der Typ «Kultur- und Naturlandschaft» beinhaltet von der landwirtschaftlichen Nutzung und der Natur (oft Gewässer) geprägte Räume entlang des «Grünen Bandes».

Aufgaben
Gemeinden Die Gemeinden definieren in der Ortsplanung den Umgang mit dem «Grünen Band». Sie sichern, insbesondere bei allfälligen Siedlungserweiterungen, die notwendigen Freiräume für das «Grüne Band» (z. B. durch Landschaftsschongebiete) und sehen spezifische Aufwertungsmassnahmen in den Bereichen Naherholung, Natur und Landwirtschaft vor. Dabei sind Verbindungselemente und die Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr zu den Freiräumen zu fördern.

Aufgaben RKBM Die RKBM unterstützt überkommunale Vorhaben, die neben der Naherholung auch Möglichkeiten zur ökologischen Aufwertung der Raumfenster aufzeigen. Sie prüft zusammen mit den Gemeinden Möglichkeiten zur überkommunalen Fuss- und Veloverkehrs-Verbindung innerhalb des «Grünen Bandes» (z. B. «Weg rund um Bern»).

L3: Vorranggebiete siedlungsprägende Grünräume

Siedlungsprägende Grünräume sind bestehende oder noch zu sichernde, parkähnliche oder landwirtschaftlich geprägte Freiräume von regionaler Bedeutung, die innerhalb oder am Rand der Stadt- und Siedlungslandschaft liegen.

Siedlungsprägende Grünräume können Bestandteil von Siedlungserweiterungen sein (z. B. im Raumtyp «Siedlungserweiterung mit Freiraum» des «Grünen Bandes»). Ein solcher Fall erfordert aber eine besonders sorgfältige Planung und Entwicklung sowie qualitätssichernde Verfahren. Die parkähnlichen Freiräume werden als Naherholungsräume ausgebildet und auch unter Berücksichtigung von ökologischen Zielsetzungen aufgewertet. Eine landwirtschaftliche Produktion ist nicht ausgeschlossen. Die Gemeinden sollen siedlungsprägende Grünräume im Rahmen der Ortsplanung grundeigentümergebunden sichern.

L4: Vorranggebiete Naturlandschaften

Bei den Vorranggebieten Naturlandschaften handelt es sich um bundesrechtlich oder kantonal geschützte Landschaften (z. B. Moorlandschaften, Auengebiete, Naturschutzgebiete) sowie um Gewässer von regionaler Bedeutung. Der Nutzungsschwerpunkt ist der Erhalt der Natur und Landschaft von besonderer Qualität, von Schutz- und Freihaltegebieten, von Vernetzungsräumen und -korridoren. Die Vorranggebiete Naturlandschaften werden oft von Landwirten bewirtschaftet und gepflegt. Die Gebiete üben aufgrund ihrer Attraktivität eine starke Anziehungskraft auf Erholungssuchende aus.

Sowohl in den bereits geschützten Gebieten als auch entlang von Gewässern gelten meist übergeordnete Vorgaben und Gesetze, die durch Festlegungen im RGSK II nicht tangiert werden. Die Gemeinden sind aufgefordert, den Umgang mit diesen aus ökologischer Sicht besonders wertvollen Gebieten im Rahmen ihrer Ortsplanungen zu regeln. Mögliche Massnahmen und Instrumente sind etwa die Biodiversitätsförderung entlang von Gewässern im Siedlungsgebiet, die überkommunal koordinierte Lenkung

der Zugänglichkeit und der Naherholung sowie die Abstimmung von landwirtschaftlichen Interessen mit Aspekten des Natur- und Landschaftsschutzes.

L5: Vorranggebiete Kulturlandschaften

Die Vorranggebiete Kulturlandschaften werden meist land- oder forstwirtschaftlich genutzt. Sie sind zudem durch Streusiedlungen, Weiler und einzelne Ortschaften mit teilweise kulturhistorisch wertvollen Einzelbauten geprägt.

Die angestrebte Bewahrung und Entwicklung der Landschaftsqualitäten ist auf den Erhalt des Kulturlandes und dessen flächendeckende Bewirtschaftung angewiesen. Der Nutzungsschwerpunkt liegt somit bei der landwirtschaftlichen Produktion und der Versorgung der Region mit frischen Produkten. Auch der ökologische Ausgleich in Vernetzungsräumen und -korridoren ist u. a. auf die landwirtschaftlichen Nutzflächen angewiesen und wird mit den bestehenden Instrumenten (z. B. ökologische Vernetzungsprojekte) vielerorts bereits umgesetzt. Weiter dienen die Vorranggebiete Kulturlandschaften oft auch als Erholungsgebiete und Bewegungsräume für Freizeit- und Erlebnissuchende.

Abstimmung der
baulichen Entwick-
lung

Um die ausserordentlichen landschaftlichen Qualitäten der Region Bern-Mittelland erhalten zu können, muss die bauliche Entwicklung konzentriert, sehr gezielt und sorgfältig erfolgen. Dies gilt insbesondere auch für Einzelobjekte in Gebieten ausserhalb der Bauzone, zum Beispiel im Streusiedlungsgebiet. Das Erstellen betriebsnotwendiger, landwirtschaftlicher Bauten und Anlagen ist in der Regel weiterhin möglich. Bezüglich Standort, Dimension und Materialisierung sollen sie aber, mit Rücksicht auf die landschaftlichen Qualitäten, sorgfältig und in Abstimmung mit kommunalen Landschaftsplanungen entwickelt werden. Intensivlandwirtschaftszonen sind nur in Ausnahmefällen nach erfolgter (über-)kommunaler Standortevaluation sowie in Abstimmung mit dem Landschafts- und Ortsbildschutz möglich.

Aufgaben
Gemeinden

Die Gemeinden sichern und entwickeln die Landschaftsqualitäten in enger Zusammenarbeit mit der Landwirtschaft. Dazu gehören die Begrenzung der Siedlungsentwicklung mit verbindlichen, kommunalen Siedlungsgrenzen und in der Regel mit der Ausscheidung der Vorranggebiete Kulturlandschaften als Landschaftsschutz- oder als Landschaftsschongebiete. Sie berücksichtigen dabei auch die Hinweise auf Landschaften mit besonderer Eigenart, Schönheit und Erholungswert oder naturnahen Lebensräumen gemäss Anhang 9. Es handelt sich dabei um die zusammengezogenen Aussagen aus den bestehenden regionalen Teilrichtplänen zu Landschaftsschon- und Landschaftsschutzgebieten, welche weiterhin im Koordinationsstand Zwischenergebnis gültig bleiben (vgl. Genehmigungsvermerke und Anhang 6). In Abstimmung mit den prioritären land- und forstwirtschaftlichen Nutzungen sowie den Schutzinteressen von Natur und

Landschaft sind ferner Bewegungsräume für verschiedene Freizeit- und Erlebnisangebote, Velo- und Wanderwege, Ruheräume sowie Aussichtspunkte zu schaffen.

Aufgaben RKBM

Die RKBM überprüft im Rahmen der nächsten Überarbeitung die Vorranggebiete Kulturlandschaften und gleicht diese mit den noch bestehenden Elementen aus den regionalen Teilrichtplänen (vgl. Anhang 9) ab. Letztere sollen in diesem Zuge dann endgültig abgelöst werden.

L6: Vorranggebiete Wildtierkorridore

Im RGSK II werden die überregionalen Wildtierkorridore aus dem kantonalen Landschaftsentwicklungskonzept (KLEK) im Grundsatz übernommen. Im Rahmen der regionalen Planung wurde die genaue Lage aber zusammen mit den Gemeinden teilweise noch angepasst und konsultiert. Diese Korridore verbinden wichtige Lebensräume für Wildtiere. Sie werden meist land- oder forstwirtschaftlich genutzt. Wildtierkorridore sollen als wichtige Wanderachsen für Wildtiere erhalten werden und die Vernetzung von Lebensräumen für Wildtiere ermöglichen.

Vorranggebiete Wildtierkorridore sollen im Entwicklungsleitbild der Gemeinden behördenverbindlich festgelegt und in der Ortsplanung zum Beispiel durch kommunale Siedlungsgrenzen, Landschaftsschutz- oder Landschaftsschongebiete gesichert werden. Sie sind zu erhalten, indem sie weiterhin land- oder forstwirtschaftlich genutzt werden und keine Hindernisse für Wildtiere aufweisen.

L7: Vorranggebiete Siedlungstrenngürtel

Die Vorranggebiete Siedlungstrenngürtel werden meist landwirtschaftlich, selten auch forstwirtschaftlich genutzt. Sie liegen im ländlichen Raum oder am Rand der Stadt- und Siedlungslandschaft und haben eine Mindestbreite von etwa 200 Metern. Es handelt sich um offene Landschaftsräume, die für die Vernetzung wichtig sind und die Durchgängigkeit zwischen den Siedlungsräumen sowie die Weitsicht, zum Beispiel in die Berge, ermöglichen.

Die Vorranggebiete Siedlungstrenngürtel sind zu erhalten, weiterhin land- oder forstwirtschaftlich zu nutzen und zum Schutz der noch bestehenden Siedlungstrennung sowie als Sichtkorridore frei von Landwirtschaftsbauten zu halten. Landwirtschaftliche Anlagen wie Obstbauplantagen, die den Charakter der Siedlungstrennung nicht gefährden, sind weiterhin möglich. Andere Bauten und Anlagen für die landwirtschaftliche Nutzung können nur in begründeten Einzelfällen aufgrund einer sorgfältigen Interessenabwägung und Standortevaluation innerhalb des Trenngürtels platziert werden. Die Gemeinden sichern die Siedlungstrenngürtel und legen deren genaue Lage im Rahmen von Ortsplanungen fest (z. B. durch die Aufnahme in das Entwicklungsleitbild und Festlegung von kommunalen Siedlungsgrenzen oder mit Landschaftsschutz- oder Landschaftsschongebieten).

L8: Erholungsschwerpunkte

Erholungsschwerpunkte sind Zielorte für Freizeit- und Erholungssuchende (z. B. Golfplätze, Aussichtspunkte, Baudenkmäler, Skilifte). Sie sind von (teil-)regionaler Bedeutung und haben teilweise erhebliche Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen. Sie wurden im Rahmen der Grundlagenarbeit «Landschaft: Natur, Landwirtschaft und Erholung» (RKBM 2014) erhoben, beschrieben und kartografisch dargestellt.

Im RGSK II werden alle bekannten Erholungsschwerpunkte tabellarisch aufgeführt und in der Karte dargestellt (Koordinationsstand Vororientierung). Es handelt sich dabei vorderhand um eine nicht abschliessende Auflistung von Standorten mit zumindest überkommunaler Ausstrahlung. Für die Festlegung von spezifischen individuellen Zielvorstellungen (z.B. Verbesserung Erschliessung, Infrastruktur anpassen, Signalisation, Ausbau/Vergrösserung Kapazitäten) pro Standort fehlen der RKBM die notwendigen Informationen. Im Vorfeld einer nächsten Überarbeitung ist deshalb zusammen mit dem Kanton und den Gemeinden zu prüfen, ob das Massnahmenblatt L8 in diese Richtung konkretisiert und weiterentwickelt werden soll.

Zusätzlich, und aus regionaler Sicht zumindest vorderhand mit höherer Priorität, sind verschiedene übergeordnete Massnahmen aufgenommen worden. Dabei geht es insbesondere um die Lancierung von überkommunalen Konzepten zur Lösung von Konflikten bezüglich Parkierung und Littering. Weiter sind die Infrastruktur und die Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr zu überprüfen und bei Bedarf zu optimieren. Sensibilisierung, Information und Signalisation sind weitere Themen, die besonders bei hoch frequentierten Erholungsschwerpunkten oder einer Häufung von Standorten überkommunal angegangen werden sollten.

5.2 Verkehr

Die Massnahmen zum Verkehr basieren auf den Schwachstellenanalysen für die verschiedenen Verkehrsarten, auf der Auswertung des Gesamtverkehrsmodells sowie auf den Zielsetzungen, die im Entwicklungsleitbild formuliert sind. Die Erreichbarkeit der Region soll umweltverträglich und sicher erfolgen und auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt sein. Mit den vorgeschlagenen und bereits in Umsetzung stehenden Massnahmen können die Ziele, die in Kapitel 4 postuliert wurden, erreicht werden.

5.2.1 Übergeordnete Massnahmen

Leistungsfähigkeit und Verträglichkeit des Gesamtverkehrs

Im Rahmen der verschiedenen Planungen der letzten Jahre sind Massnahmen vorgesehen, welche die Leistungsfähigkeit und die Verträglichkeit des Gesamtverkehrssystems erheblich verbessern können (Infrastrukturausbauten aus den A- und B-Listen der AP V + S Bern I und II, Engpassbeseitigung Nationalstrassennetz, Ausbau S-Bahn und weitere Einzelmassnahmen). Da es sich dabei um Massnahmen mit unterschiedlichen

Realisierungshorizonten handelt, kommt ihre Wirkung teilweise erst mittel- bis langfristig zum Tragen (zur Umsetzung der Massnahmen aus den AP V + S Bern I und II siehe Kap. 2).

Entscheidend für die Weiterentwicklung der Region Bern-Mittelland und letztlich der gesamten Hauptstadtregion ist die Umsetzung der zwei grossen Vorhaben «Zukunft Bahnhof Bern» und «Engpassbeseitigung Nationalstrassennetz».

Zukunft Bahnhof Bern
Ergänzend zum ersten Ausbauschnitt von «Zukunft Bahnhof Bern» werden verschiedene Massnahmen zur Aufwertung des Bahnhofumfelds und insbesondere zur Verbesserung der Zugänge umgesetzt: Bestandteile sind der Neubau des Tiefbahnhofs des RBS, der Ausbau der Publikumsanlagen der SBB und des Zugangs Bubenberg sowie Verkehrsmassnahmen am Knoten Bubenbergplatz. Im zweiten Ausbauschnitt sollen bis 2035 die Kapazitäten der SBB-Gleisanlagen erhöht werden. Dafür muss die heutige Bahnhofshalle seitlich um vier Perronkanten ergänzt werden.

Kapazitätssteigerung auf Zulaufstrecken
Um eine Steigerung der Leistungsfähigkeit des Bahnhofs Bern zu erreichen, ist im Westen eine Entflechtung im Bereich Holligen zu realisieren. Ausbauten zwischen Wankdorf und Münsingen ermöglichen den 15-Minuten-Takt der S-Bahn in den Korridoren Aaretal und Wangental und/oder den Einsatz eines zweiten RE-Zuges pro Stunde mit Halt in Münsingen. Diese Massnahme ist eine grundlegende Voraussetzung für die Bewältigung der Verkehrsströme (inklusive Güterverkehr und Fernverkehr) im Aaretal.

Engpassbeseitigung Nationalstrassennetz
Verkehrsmodellauswertungen zeigen, dass die wesentlichen Kapazitätsengpässe im Strassenverkehr auf dem Nationalstrassennetz bestehen. Aus diesem Grund kommt der Engpassbeseitigung des Nationalstrassennetzes höchste Priorität zu. Für die Region Bern-Mittelland sind die Sicherstellung und Umsetzung dieser übergeordneten Infrastrukturmassnahmen Schlüsselprojekte – auch um die angestrebte Konzentration der Siedlungsentwicklung zu erreichen. Folgende Massnahmen zur Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz (A1, A6) sind vorgesehen:

- «Bypass Bern-Ost» (A6) mit «Stadtreparatur» durch den Rückbau der A6 zu einer quartierverträglichen Stadtstrasse, damit Unterstützung der Siedlungsentwicklung im Gebiet Bern-Ost, Muri, Ostermundigen;
- Teilausbau der A1 zwischen Weyermannshaus und Schönbühl mit durchgehender Fahrstreifenergänzung zwischen dem Wankdorf-Dreieck und der Verzweigung Schönbühl, ergänzt mit flankierenden Verkehrsmanagement-Massnahmen;
- Teilausbau A1 auf der Strecke Schönbühl–Kirchberg mit Fahrstreifenergänzungen.

Die für die Agglomeration wichtigen Projekte auf den Hochleistungsstrassen werden unter Federführung des ASTRA umgesetzt. Das ASTRA hat die Arbeiten an den Projekten zur Engpassbeseitigung zwischen Schönbühl

und Wankdorf und zwischen Wankdorf und Muri aufgenommen. Die vom Bundesrat 2014 beschlossene Rückstufung der Engpassbeseitigung zwischen Wankdorf und Muri in ein späteres Modul erhöht die Anforderung an eine optimierte und stadtverträgliche Ausgestaltung der geplanten Pannestreifenumnutzung.

Schlüsselprojekte

Die Schwachstellen auf dem Eisenbahn- und Autobahnnetz lassen sich nicht von heute auf morgen entschärfen. Dies darf in der Zwischenzeit nicht zu unverträglichen Verkehrsverlagerungen führen. Bis zur Umsetzung der Schlüsselprojekte «Zukunft Bahnhof Bern» und «Engpassbeseitigung Nationalstrassennetz» wird das Herz der Region in Spitzenzeiten stark ausgelastete Verkehrsräume haben – sei es in den Zügen oder auf der Strasse.

Verkehrsmanagement

Dem Verkehrsmanagement der Region Bern und den vielen kleineren Massnahmen, die auf den bestehenden Infrastrukturen zur Verbesserung der Verträglichkeit, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wie auch zur besseren Integration des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs in den Verkehrsablauf beitragen, kommt deshalb eine grosse Bedeutung zu. Diese Optimierung des Systems gilt es zu konkretisieren und voranzutreiben. Eine Vielzahl dieser Massnahmen ist bereits in Umsetzung.

5.2.2 Motorisierter Individualverkehr

Einleitung

Massnahmen auf dem Strassennetz greifen zu kurz, wenn sie nur den motorisierten Verkehr thematisieren. Grundsätzlich wird in jeder Planung eine ganzheitliche Sicht eingenommen: Es werden sowohl der motorisierte Individualverkehr, der Fuss- und Veloverkehr wie auch der strassengebundene, öffentliche Verkehr analysiert und mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt. Diese integrale Sichtweise kommt auch bei den Massnahmen zum Tragen. Deshalb ist zum Beispiel ein Grossteil der Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Verträglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr in den Massnahmen zum MIV enthalten.

Erschliessung

Um Entwicklungspotenziale ausreichend nutzen und bereits stark frequentierte Ortsdurchfahrten entlasten zu können, werden Massnahmen für eine optimierte Erschliessung von ESP und Siedlungsschwerpunkten umgesetzt. Die Massnahmen in der Kernagglomeration dienen auch den tangentialen ÖV-Verbindungen und dem Fuss- und Veloverkehr. In Münsingen wird mit der neuen «Entlastungsstrasse Nord» eine wesentliche Entlastung des Ortszentrums ermöglicht. Die Neukonzeption der Umfahrung Kehrsatz erschliesst neue Entwicklungsgebiete und entlastet ebenfalls das Ortszentrum.

Ortsdurchfahrt/Verträglichkeit

Die konsequente Umsetzung des «Berner Modells» zur verträglichen Gestaltung von Ortsdurchfahrten, Stadtstrassen oder Stadtteilzentren erhöht die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr und entlastet die Bevölkerung von Lärm und Luftverschmutzung. Die Aufwertung des öffentlichen Aussenraums erhöht die Lebensqualität zum Wohnen und Arbeiten. Viele dieser Massnahmen betreffen Ortsdurchfahrten in der Agglomeration und im ländlichen Raum.

Anhand der Schwachstellenanalyse des Kantons, der flächendeckenden Überprüfung der Fussgängerstreifen sowie der Auswertung der Unfalldaten wurden Massnahmen formuliert, welche die Verträglichkeit auf Kantons- und Gemeindestrassen erhöhen sollen. Auf Kantonsstrassen erfolgte die Festlegung des Handlungsbedarfs auf Basis kantonaler Standards. Dabei wurden Kriterien wie Verkehrssicherheit und Verträglichkeit, Trennwirkung und Zugänglichkeit oder Abbiegebeziehungen beurteilt.

Kapazitätserweiterung

Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit und um ein Ausweichen des Verkehrs vom übergeordneten auf das übrige Strassennetz in Wohngebieten zu vermeiden, sind auf überlasteten Strassen punktuelle Massnahmen zur Kapazitätserweiterung angedacht. Die Anpassungen im Bereich der Autobahnanschlüsse Bern-Bümpliz mit der Erschliessung von Köniz, Muri mit der Erschliessung des ESP Gümligenfeld und Rubigen mit der Erschliessung des Aare- und Gürbetals sollen insbesondere Rückstaus auf den

Nationalstrassen vermeiden. Zu diesen Ausbauten gehören Massnahmen wie «Rubigen, Korrektur Belpstrasse» oder «Worb, Anpassung und Sanierung Kreisel Scheyenholz».

Grossräumige Kapazitätserweiterungen im Sinn von Umfahrungsstrassen, die Verkehrsprobleme primär nicht lösen, sondern v. a. verlagern würden, stehen in der Region Bern-Mittelland nicht im Vordergrund.

Verkehrssicherheit

Ein Grossteil der Defizite bei der Verkehrssicherheit ist in andere Massnahmenblätter eingeflossen, insbesondere in die Massnahmen zu den Ortsdurchfahrten und zur Verträglichkeit.

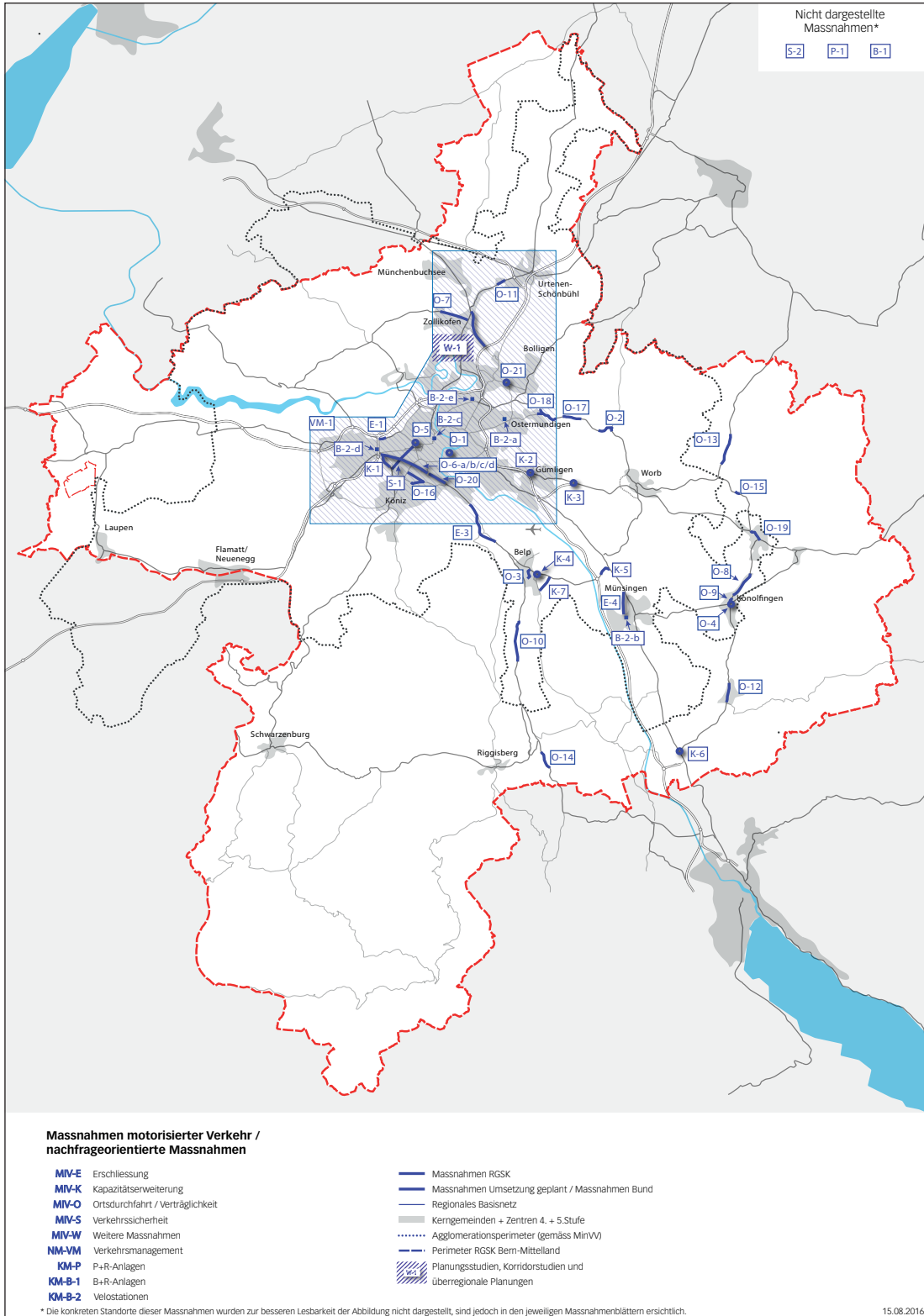


Abb. 29 Massnahmen motorisierter Individualverkehr, kombinierte Mobilität und nachfrageorientierte Massnahmen (Bezeichnung der Massnahmen s. Kapitel 6.4).

5.2.3 Öffentlicher Verkehr

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs werden aufgrund der Schwachstellen und der formulierten Zielsetzungen Massnahmen zu folgenden Themen definiert:

- Fernverkehr (Massnahmen ÖV-FV) (s. Kapitel 5.2.1);
- regionaler Schienenverkehr (Massnahmen ÖV-Reg);
- Tramprojekte (Massnahmen ÖV-Tram);
- weitere ÖV-Massnahmen (Massnahmen ÖV-W). Diese Kategorie enthält Massnahmen für Angebotsverbesserungen und Zweckmässigkeitsbeurteilungen (ZMB).

Massnahmen zum strassengebundenen ÖV sind in verschiedenen Massnahmen zum MIV und zum Verkehrsmanagement (VM) enthalten:

- A-Massnahmen RGSK I: u. a. «Korrektion Bolligenstrasse», «VM Region Bern-Nord» und «VM Tram Region Bern»;
- Massnahmen RGSK II: u. a. «Bern, Inselplatz», «Münsingen, Entlastungsstrasse Nord», »Belp, Umfahrung Südost», «VM Region Bern».

Regionaler Schienenverkehr

ÖV-Knotenpunkte
und Umfeld

In der Region Bern-Mittelland ist die Realisierung von ÖV-Knotenpunkten im urbanen Kerngebiet (Kleinwabern/Wabern, Köniz, Liebefeld/Waldegg, Niederwangen) sowie in Deisswil und Jegenstorf geplant. Damit können attraktive Mobilitäts- und Transportketten mit optimalen Umsteigebeziehungen und -verhältnissen zwischen der S-Bahn und den Feinverteilern, Tram, Bus und Fuss- und Veloverkehr angeboten werden. Die Zugänglichkeit der ÖV-Knotenpunkte wird für den Fussverkehr sichergestellt und verbessert. Zudem wird im Umfeld dieser Knoten eine Verdichtung des Siedlungsgebietes angestrebt.

Kapazitätssteigerung

Damit das S-Bahn-Angebot in der engeren Agglomeration weiterhin bedarfsgerecht ausgebaut werden kann (15-Minuten-Takt in den Spitzenzeiten), sind auf mehreren Bahnstrecken (u. a. im «Korridor Nord») Doppelspurausbauten notwendig.

Um künftig eine Taktverdichtung der S-Bahn (integraler 15-Minuten-Takt) zum Entwicklungsschwerpunkt Brünnen sicherstellen zu können, ist in Brünnen-Westside ein Wendegleis zu realisieren. Für die Weiterentwicklung des Bahnangebots in Richtung Solothurn sind Perronverlängerungen an verschiedenen S-Bahn-Haltestellen der S8 notwendig.

Tramprojekte

Umstellung der
Linie 10 Bern–
Ostermündigen
auf Trambetrieb

Nach der Zustimmung der Gemeinde Ostermündigen zur Sanierung der Bernstrasse kann erneut die Umstellung der Linie 10 Bern-Ostermündigen von Bus- auf Trambetrieb zur dringend benötigten Kapazitätserhöhung ins Auge gefasst werden (Massnahme 351.015 Tram Ostermündigen/Rüti des AP V + S Bern I). Der Kanton, die Stadt Bern und die Gemeinde Ostermündigen haben sich darauf verständigt, auf der Basis des Teilprojekts 4 von Tram Region Bern (2014) umgehend ein Projekt zu erarbeiten.

Netzentwicklung
Zentrum (zweite
Tramachse)

In der Innenstadt von Bern soll eine zweite Tramachse realisiert werden. Diese schafft eine Netzredundanz zur Aufrechterhaltung des Trambetriebs bei Betriebsstörungen und -unterbrüchen und ermöglicht zudem eine Reduktion der ÖV-Belastung auf den Hauptgassen (Spital- und Marktgasse) und am Hirschengraben. Das weitere Vorgehen bei dieser Massnahme ist abzustimmen auf das Projekt «Tram Bern–Ostermundigen» und die Ergebnisse der «Zweckmässigkeitsbeurteilung Wyler–Länggasse».

Weitere ÖV-Massnahmen

Verbesserung
S-Bahn-Angebot

Im Sinne eines leistungsfähigen und umweltgerechten Verkehrssystems wird das S-Bahn-Angebot zwischen dem urbanen Kerngebiet, den Regionalzentren und den ESP von regionaler und kantonaler Bedeutung verbessert (15-Minuten-Takt). Voraussetzung für diese Verbesserungen sind verschiedene Infrastrukturausbauten der zweiten Teilergänzung der S-Bahn-Bern (siehe auch Massnahmenpakete Fern- und Regionalverkehr).

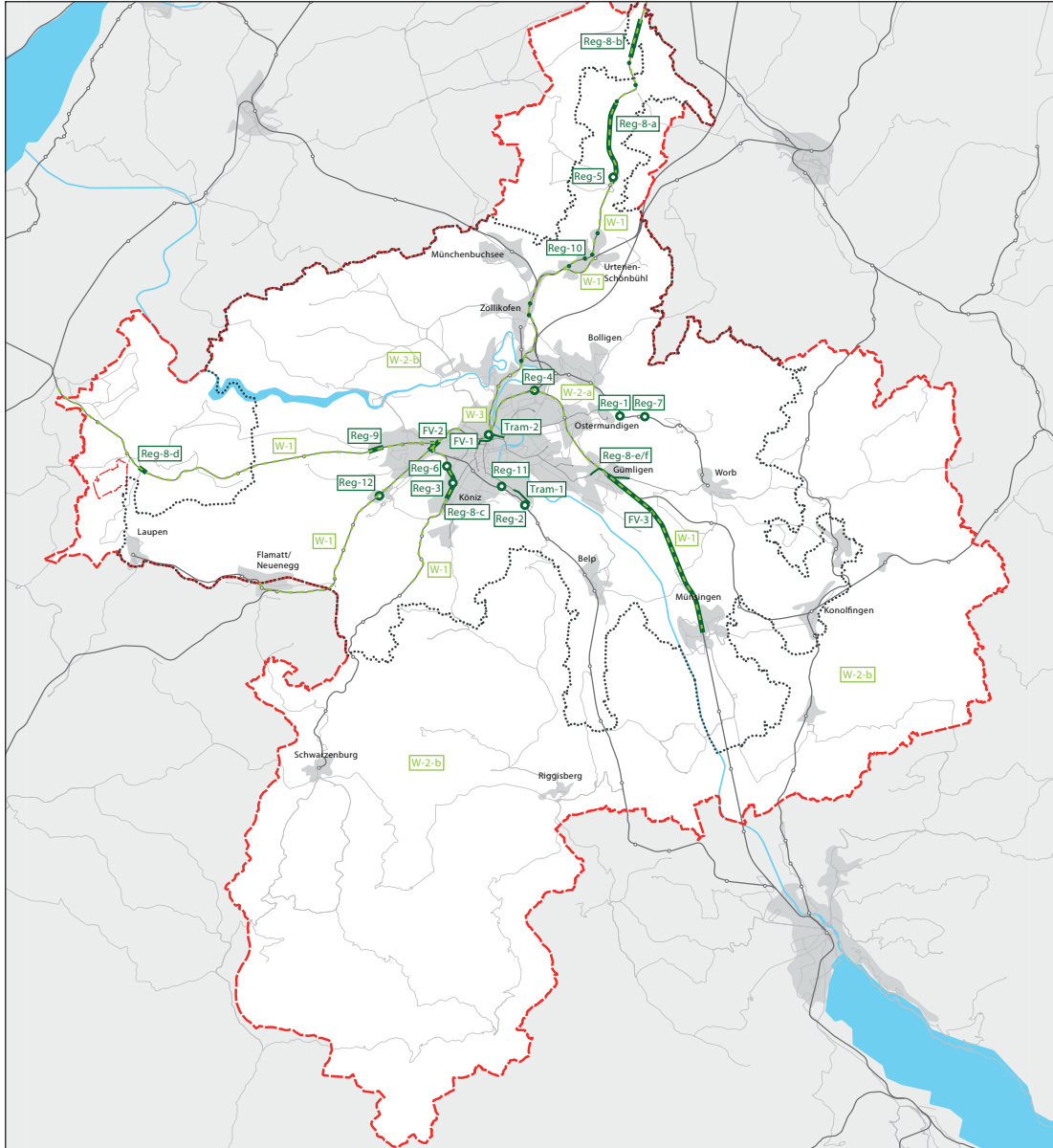
Verbesserung
Tram- und Bus-
angebot

Das Tram- und Busangebot wird sowohl im städtischen als auch im ländlichen Gebiet dank Taktverdichtungen, Anpassungen der Betriebszeiten und Linienverknüpfungen kontinuierlich und bedarfsgerecht verbessert. Dabei sollen auch bessere Verbindungen zwischen der S-Bahn und den städtischen Feinverteilern beziehungsweise den regionalen Buslinien entstehen. Auch die Verbindungen zwischen einzelnen Stadtteilen und Korridoren sollen verbessert werden. Neue Durchmesserlinien in der Stadt Bern sind zu prüfen.

Nach der Ablehnung des «Tram Region Bern» durch die Stimmberechtigten der Gemeinde Köniz ist zu prüfen, wie die Kapazitätsprobleme auf der Linie 10, Bern–Köniz kurz-, mittel- und langfristig gelöst werden können. Übergangsmassnahmen sind mit möglichen langfristigen Lösungen abzustimmen.

Zweckmässigkeits-
beurteilungen

Für Buslinien, die an Kapazitätsgrenzen stossen, sollen im Rahmen von Zweckmässigkeitsbeurteilungen Lösungen aufgezeigt werden. Dazu wird momentan die «ZMB Wyler–Länggasse» durchgeführt, die 2017 in die öffentliche Mitwirkung gehen wird. Die «ZMB Güterbahnhof/Insel» (vgl. Massnahme ÖV-W-3) soll demnächst folgen.



Massnahmen öffentlicher Verkehr

Fernverkehr

- FV-1 Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen 1. Ausbauschritt und seitliche Erweiterung SBB
- FV-2 Bern, Entflechtung Holligen
- FV-3 Gümliigen, 3. Gleis Gümliigen-Münsingen, Entflechtung Gümliigen Süd, Wendegleis Münsingen

Regionaler Schienenverkehr

- Reg-1 Stettlen, Verlegung Station Deisswil
- Reg-2 Köniz, ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern
- Reg-3 Köniz, ÖV-Knotenpunkt Liebfeld
- Reg-4 Bern, Verbesserung ÖV-Knotenpunkt Wankdorf
- Reg-5 Jegenstorf, ÖV-Knotenpunkt Jegenstorf
- Reg-6 Köniz, ÖV-Knotenpunkt Waldegg
- Reg-7 Stettlen, ÖV-Knotenpunkt Stettlen
- Reg-8-a Jegenstorf-Grafenried, Doppelspurusbau
- Reg-8-b Bätterkinden-Büren zum Hof, Doppelspurusbau
- Reg-8-c Köniz, Doppelspurusbau Liebfeld - Köniz
- Reg-8-d Mauss-Gümmenen, Doppelspur Saaneviadukt
- Reg-8-e Muri b.B., Doppelspurusbau Tram 6 Melchenbühl-Gümliigen
- Reg-8-f Muri b.B., Doppelspurusbau Tram 6 Gümliigen-Siloah
- Reg-9 Bern, Wendegleis Brünnen

- Reg-10 S-Bahn Perronverlängerungen Meterspur
- Reg-11 Köniz, ÖV-Knotenpunkt Wabern
- Reg-12 Köniz, ÖV-Knotenpunkt Bahnhof Niederwangen

Tramprojekte

- Tram-1 Köniz, Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern
- Tram-2 Bern, Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse)

Angebotsverbesserungen

- W-1 Verbesserungen des Angebots der S-Bahn
- W-2-a Verbesserungen Tram- und Busangebot Kernagglomeration
- W-2-b Verbesserungen Busangebot Agglomeration und ländlicher Raum
- W-3 Kernagglomeration Bern, Zweckmässigkeitsbeurteilungen und Weiterentwicklung Tram- und Busnetz

- Massnahmen RGSK Infrastruktur
- - - Massnahmen RGSK Angebot
- Basisnetz öffentlicher Verkehr
- Kerngemeinden + Zentren 4. + 5. Stufe
- Agglomerationsperimeter (gemäss MinIV)
- Perimeter RGSK Bern-Mittelland
- Knotenpunkte Massnahmen RGSK
- S-Bahn Perronverlängerungen Meterspur

05.09.2016

Abb. 30 Massnahmen öffentlicher Verkehr (Bezeichnung der Massnahmen s. Kapitel 6.4).

5.2.4 Kombinierte Mobilität

P + R- und B + R-Anlagen/Velostationen

Die Benutzung der kombinierten Mobilität soll mit der Optimierung der Haltestellen und Umsteigeorte, der Verbesserung der Informationsvermittlung und der Einführung neuer Dienstleistungen gefördert werden. Entlang der Zufahrtskorridore der S-Bahn sowie am Rand des urbanen Kerngebietes werden bestehende P + R- und B + R-Anlagen erweitert oder neue Anlagen erstellt. Beim Hauptbahnhof Bern sowie bei wichtigen Umsteigeknoten werden Velostationen eingerichtet und bei Bedarf ausgebaut. Kurzfristig sollen auch an der S-Bahnhaltestelle Wankdorf und an den Bahnhöfen Münsingen und Ostermundigen Velostationen realisiert werden.

5.2.5 Fuss- und Veloverkehr

Grundsätzlich wird für jede Schwachstelle im Fuss- und Veloverkehr eine Massnahme oder ein Massnahmenbedarf identifiziert und dargestellt. Wenn Schwachstellen bereits mit der Umsetzung einer Massnahme aus dem RGSK I behoben werden können oder in einer MIV- oder ÖV-Massnahme berücksichtigt sind, werden sie nicht mehr als Fuss- und Veloverkehrsmassnahme ins RGSK II aufgenommen. Die Förderung des Veloverkehrs bedingt auch einen entsprechenden Ausbau der Veloabstellplätze insbesondere in der Stadt Bern.

Die Massnahmen zum Veloverkehr sind in drei Kategorien unterteilt:

- Schliessen von Netzlücken (Massnahmen LV-N);
- Erhöhung Verkehrssicherheit (Massnahmen LV-S);
- Weitere:
 - Alltagsrouten mit erhöhtem Standard (Massnahmen LV-W-1);
 - Reduktion von Widerständen (Massnahmen LV-W-2);
 - LV-Planung/Netzbereinigung (Massnahmen LV-W-3);
 - Koordination Fussverkehr (Massnahmen LV-W-4).

Massnahmen zur Verbesserung der Fusswegnetze und der Fussverkehrssicherheit:

Der Kanton (OIK II) hat eine umfassende Schwachstellenanalyse des Kantonsstrassennetzes insbesondere auch aus Sicht Fussverkehr (längs und quer) erstellt. Die entsprechenden Verbesserungsmassnahmen werden fortlaufend umgesetzt.

Querungen

Im ganzen Kanton erfolgte eine Erhebung aller Fussgängerstreifen. Das OIK II ist für das Thema in der Region zuständig und koordiniert die Massnahmen. Die Sanierung der prioritären Querungen, die mit relativ wenig Aufwand realisierbar sind, soll bis 2016 erfolgen. Parallel dazu werden Projekte für die ebenso prioritären, jedoch etwas aufwendigeren Querungen ausgearbeitet. Ein entsprechendes Budget ist im Investitionsprogramm des Kantons enthalten. Schliesslich werden die Ergebnisse dieser Erhebungen bei jedem Projekt des OIK II berücksichtigt.

Die Regionalkonferenz untersucht die Zugänglichkeit zu den ÖV-Knoten regionaler Bedeutung (vgl. Massnahmen ÖV-Reg-1 bis 7). Darüber hinaus kann sie die Gemeinden dazu anhalten, ihre Fusswegnetzplanung (inkl. Schwachstellenanalyse) zu erstellen bzw. zu aktualisieren und entsprechende konkrete Verbesserungsmassnahmen umzusetzen.

LV-N: Massnahmen zum Schliessen von Netzlücken

Diese Kategorie umfasst Massnahmen zur Behebung physischer Hindernisse im regionalen Veloverkehrsnetz. Diese weisen einen bedeutenden Infrastrukturbedarf aus, führen aber zu einer Erhöhung des Velo-Anteils im Modal-Split und ermöglichen durch kurze und attraktive Wege eine deutliche Verbesserung der Netzqualität. In der Regel handelt es sich um neue Brücken oder Passerellen. Diese Massnahmen befinden sich in der Kernagglomeration, wo das Potenzial für Verbesserungen am Alltagsnetz am höchsten ist.

LV-S: Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Die im 2014 abgeschlossene, regionale Veloverkehrsplanung bildet eine Grundlage zur Festlegung von Massnahmen zur besseren Ausschöpfung des Fuss- und Veloverkehrspotenzials. Zur Erhöhung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr werden auf verschiedenen Strassenabschnitten bauliche Massnahmen, wie zum Beispiel Radwege, Radstreifen oder Abbiegehilfen, getroffen. Vielerorts werden Vorprojekte zur Behebung der Schwachstellen erst erarbeitet. Viele Massnahmen sind deshalb noch nicht so konkret, dass sie als Einzelmassnahmen dargestellt werden könnten. Sie werden in Massnahmenpaketen zusammengefasst. Deren Priorisierung erfolgte nach einer systematischen Bewertung der folgenden Kriterien:

- Potenzial: Mit diesem Kriterium sind Massnahmen priorisiert, die möglichst vielen Velofahrenden (heute oder in Zukunft) einen Nutzen bringen. Betrachtet wurden dabei Strecken mit maximalem, sehr hohem oder hohem Potenzial gemäss der Potenzialabschätzung der regionalen Velonetzplanung.
- Sicherheit: Der Region ist die Verkehrssicherheit besonders wichtig. Trägt eine Massnahme zur Verbesserung der allgemeinen Verkehrssicherheit oder der Schulwegsicherheit bei, wird sie prioritär behandelt. Schwachstellen auf Schulwegen werden höher priorisiert als andere Schwachstellen.
- Kostengünstige Massnahmen: Mit diesem Kriterium sind Massnahmen priorisiert, die mit relativ geringem finanziellem Aufwand realisiert werden können. Da noch keine Kostenangaben zu den verschiedenen Massnahmen und Lösungsansätzen vorliegen, wurde eine grobe Kostenschätzung zu den verschiedenen Massnahmentypen vorgenommen.
- Netztyp: Massnahmen, die einen Beitrag zur Entschärfung eines problematischen Streckenabschnitts sowohl für den Alltags- als auch den Freizeitveloverkehr leisten, erhalten die höchste Priorität. Zweite Priorität hat das Alltagsnetz, dritte das Freizeitnetz.

- Berücksichtigung der Regionalzentren: Regionalzentren haben eine grosse Bedeutung für die Lebensqualität in der Region Bern-Mittelland, da sie wichtige Arbeitsplatz- und Versorgungszentren für ein grösseres Einzugsgebiet bilden. Massnahmen, die zur Behebung einer Schwachstelle in einem Regionalzentrum beitragen, sollen deshalb eine hohe Priorität erhalten.

Es wurden drei Massnahmenpakete gebildet:

- Schwachstellen im Alltagsnetz innerhalb des Agglomerationsperimeters, die zur Mitfinanzierung durch den Bund berechtigt sind. Es werden drei Unterpakete A, B und C gebildet, die den Zeithorizonten des Agglomerationsprogramms entsprechen.
- Schwachstellen im Alltagsnetz ausserhalb des Agglomerationsperimeters, die nicht vom Bund mitfinanziert werden.
- Massnahmen im Freizeitnetz, die als Hinweis aufgenommen werden, bei denen die Region aber keine federführende Rolle hat.

Wenn hingegen Planungen und Projekte vorliegen, in Erarbeitung sind oder eine Abhängigkeit zu einem anderen Vorhaben (MIV oder ÖV) besteht, werden die Massnahmen in einzelnen Massnahmenblättern dokumentiert. Deren Priorisierung erfolgte aufgrund des Projektfortschritts.

Die Gemeinden werden von der RKBM zur Projektierung und Realisierung von Massnahmen in den vorgegebenen Zeithorizonten angeregt. Somit soll eine flächendeckende Aufhebung der Schwachstellen sichergestellt werden.

Verantwortlichkeiten

LV-W-1: Massnahmen für Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard

Neu im RGSK sind rund ein Dutzend Massnahmen zur Erstellung von Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard enthalten. Entsprechende Planungsstudien erfolgen in der Regel unter Federführung der RKBM. Für die Projektierung und Umsetzung sind die Strasseneigentümer zuständig. Auf Stadtgebiet liegt die Federführung bei der Stadt Bern, die Koordination erfolgt über die RKBM.

Alltagsrouten mit erhöhtem Standard weisen eine hohe Kapazität auf, erlauben hohe Geschwindigkeiten und bieten eine gute Fahrqualität für Velos und E-Bikes. Sie sind auf sicheren, direkten und möglichst durchgehenden Radwegen angelegt, die die Region mit dem urbanen Kerngebiet über Distanzen von 10 bis 15 Kilometern verbinden. Für die Gestaltung sind in der Region möglichst einheitliche Standards anzustreben.

Die meisten Alltagsrouten mit erhöhtem Standard führen radial in die urbane Kernregion. Im Nordosten der Agglomeration (Raum Zollikofen–Ittigen–Ostermundigen) sind auch tangential Verbindungen angedacht.

Alltagsrouten mit erhöhtem Standard sollen einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung des Veloverkehrsanteils in der Region Bern-Mittelland leisten. Sie sollen deshalb möglichst rasch konkretisiert werden.

Wo die Linienführung bereits geklärt wurde, sind spezifische Abklärungen aufgrund der örtlichen Verhältnisse vorzunehmen. In den anderen Korridoren soll in einem ersten Schritt die Linienführung geklärt werden.

Die Stadt Bern hat Machbarkeitsuntersuchungen auf Hauptverkehrsstrassen durchgeführt. Geplant ist ein Netz von direkten attraktiven Velohaupt-
routen mit hohem Standard sowohl entlang wie abseits der Hauptverkehrsstrassen. Die Routen führen vom Zentrum über die Stadtquartiere in die Nachbargemeinden. Ein «Veloring» verbindet die verschiedenen Routen miteinander. Auf der Hauptroute Bollwerk-Wankdorf konnten im Sommer 2016 mit Mitteln aus dem 1. Agglomerationsprogramm Sofortmassnahmen umgesetzt werden, die die Verkehrssicherheit auf dem Nordring erhöhen.

LV-W-2: Massnahmen zur Reduktion von Widerständen

Die Reduktion von Widerständen ist grundsätzlich eine Daueraufgabe. Einerseits werden bei der Erneuerung oder Ergänzungen von Lichtsignalanlagen betriebliche und bauliche Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr vorgenommen. Andererseits werden weitere Widerstände im Netz – wie Fahrverbote für den Veloverkehr – aufgehoben oder fehlende Signalisationen ergänzt. Es handelt sich dabei um Eigenleistungen der Gemeinden und des Kantons, die nicht vom Bund mitfinanziert werden und möglichst rasch umgesetzt werden sollen.

LV-W-3: Massnahmen LV-Planung und Netzbereinigung

Die im 2014 abgeschlossene regionale Veloverkehrsplanung bildet eine Grundlage zur Festlegung von Massnahmen zur besseren Ausschöpfung des Fuss- und Veloverkehrspotenzials.

Im Hinblick auf das RGSK II konnten fünf Korridore des kantonalen Sachplans Veloverkehr (Kiesen–Uttigen, Herrenschwanden–Uetligen, Gürbetal, Worblental und Jegenstorf–Bätterkinden) bereits bearbeitet werden (vgl. LV-V-1). Für die folgenden Korridore stehen vertiefte Abklärungen noch aus:

- Der Korridor Schönbühl–Hindelbank (bis zur Regionsgrenze) wird in der Massnahme zur Festlegung von Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard im Raum Zollikofen behandelt.
- Der Korridor Neuenegg–Laupen, der gemeinsam mit dem Kanton Freiburg geplant wird, und der Korridor im Raum Konolfingen werden als Planungsmassnahmen aufgenommen.
- Raum Konolfingen.

Sämtliche Schwachstellen in diesen Räumen werden bei der Netzdefinition nochmals vertieft analysiert.

Als weitere Planungsmassnahme wird die Erarbeitung einer Studie für eine neue Querung der Aare südlich von Bern aufgenommen. Aus regionaler Veloverkehrssicht besteht zwischen der Stadt Bern und Rubigen eine grosse Netzlücke, für die weder eine Strassen- noch eine ÖV-Alternative besteht.

Im Freizeitnetz sind die unterschiedlichen Linienführungen auf der Basis von konkreten Projekten oder Vorschlägen mit den Absichten von SchweizMobil und des Kantons abzustimmen (Bereinigung Parallelführungen). Zusätzlich ist der Status von regionalen Freizeitrouten zu klären.

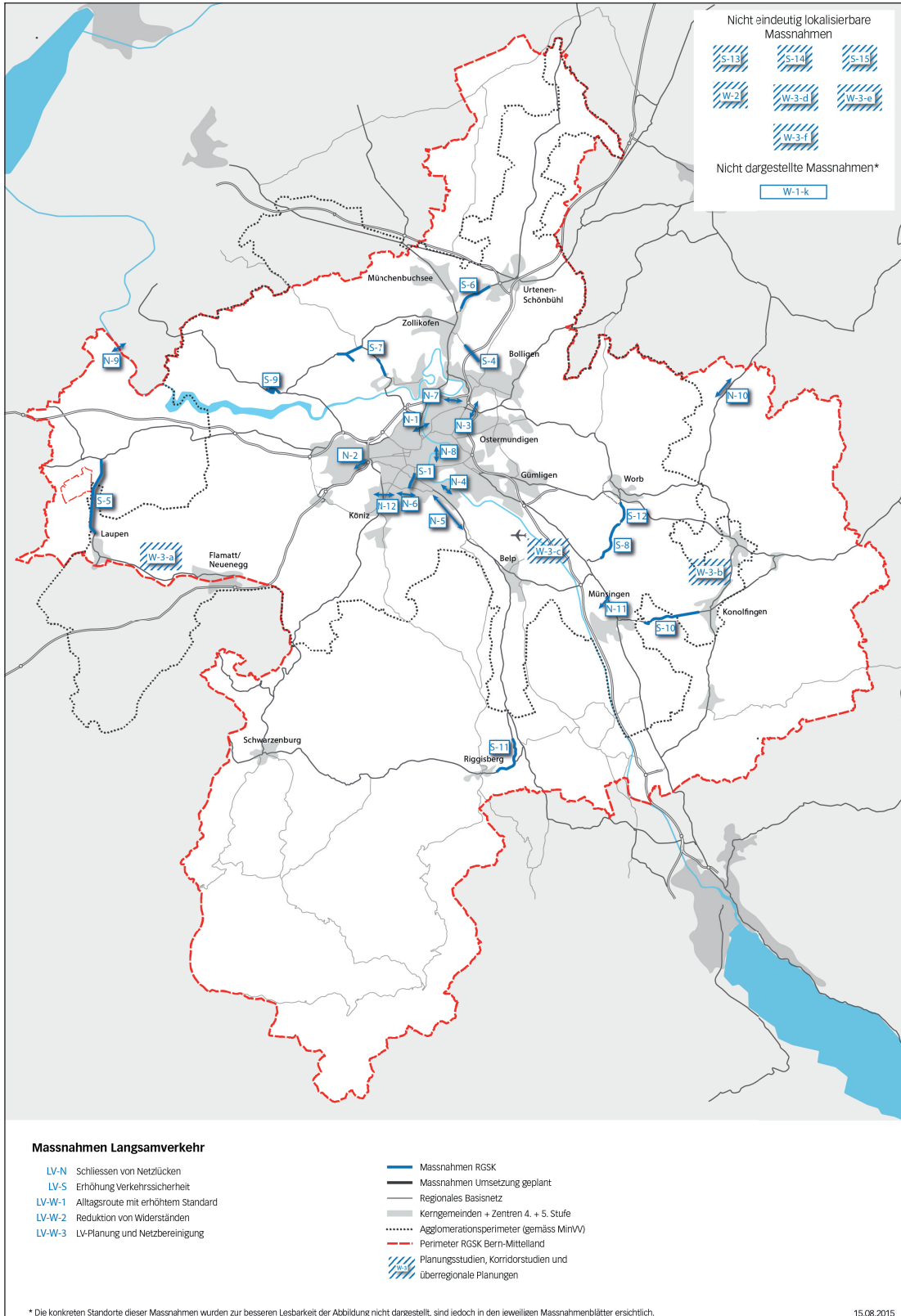


Abb. 31 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr (Bezeichnung der Massnahmen s. Kapitel 6.4).

5.2.6 Nachfrageseitige Massnahmen

Verkehrsmanagement

Mit Verkehrsmanagementmassnahmen (NM-VM) soll der Strassenverkehr in und um Bern verträglich abgewickelt werden. Zudem sollen die verkehrsträgerübergreifende Leistungsfähigkeit optimiert und die Zuverlässigkeit der Reisezeiten mit dem Auto und im ÖV (Anschlusssicherung) verbessert werden. Für das Pilotprojekt Region Bern Nord haben der Kanton und die beteiligten Gemeinden einer Vereinbarung über die Kostentragung zugestimmt.

6 Schlussfolgerungen: Wirkung und Bewertung des RGSK II

6.1 Wirkung Siedlung und Landschaft

Mit den Massnahmen im Bereich Siedlung und Landschaft wird eine Entwicklung im Sinne des Zielszenarios angestrebt: die Konzentration des Bevölkerungswachstums im inneren, gut erschlossenen Teil der Region, dem urbanen Kerngebiet, und in den Regionalzentren sowie die Ansiedlung von Arbeitsplätzen in den festgelegten Schwerpunktgebieten. Dies ermöglicht eine nachhaltige Siedlungsentwicklung. Das Verkehrswachstum kann vermindert und in Kombination mit Verkehrsmassnahmen verträglicher gestaltet werden. Ausserdem lassen sich kompakte Siedlungsstrukturen einfacher und kostengünstiger erschliessen.

Siedlungsentwicklung nach innen

Die im Rahmen des RGSK II vertiefte Gegenüberstellung des voraussichtlichen Bedarfs an Flächen für Wohnen und Arbeiten mit dem vorhandenen Angebot ergab wichtige Erkenntnisse für die Region. Die Berechnungsmethode des theoretischen Wohnbaulandbedarfs wurde auf regionaler Ebene gegenüber dem kantonalen Richtplan nochmals verschärft. Dennoch lässt sich der Bedarf (ca. 450 ha) mit den bestehenden Bauzonenreserven (ca. 290 ha, inkl. Anteile der gering bebauten Wohn-, Misch- und Kernzonen) bei weitem nicht decken. Die Gemeinden und die Region Bern-Mittelland werden in den nächsten Jahren einen grossen Effort zur Realisierung von Umstrukturierungs- und Verdichtungspotenzialen leisten müssen. Das vorliegende Instrument schafft hierzu insbesondere mit den 89 festgelegten Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten (Massnahmen S5) eine wichtige Basis. Mit der Massnahme S2 «Umsetzung Zielszenario», welche die Weiterführung von Sensibilisierungs- und Kommunikationsmassnahmen enthält, nimmt die RKBM auch in Zukunft eine aktive Rolle ein. Unter dem Titel «Innenentwicklungspotenziale aktivieren» bereitet sie 2016 ein Projekt vor, das die Gemeinden bei der Prüfung und Realisierung von konkreten Innenentwicklungsgebieten begleiten und mit Know-how unterstützen soll. Das Projekt wird 2017/2018 umgesetzt.

Priorisierung neue Einzonungen nach strengen Kriterien

Mit der konsequenten Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf bestehende Bauzonen sowie auf Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete können die übergeordneten Grünstrukturen als wertvolle, teilweise siedlungsnaher Erholungsflächen erhalten und weiterentwickelt werden. Das Potenzial dieser attraktiven Landschaft lässt sich künftig noch besser in Wert setzen. Neue Einzonungen werden eine eher untergeordnete Rolle spielen, sind aber für die Entwicklung der Region trotzdem entscheidend. Sie wurden deshalb nach strengen raumplanerischen Kriterien geprüft und priorisiert. Die vergleichsweise sehr hohe Auslastung der bestehenden Bauzonen in der Region Bern-Mittelland ist ein starkes Indiz dafür, dass auf einzelne Einzonungen an herausragenden Lagen nicht verzichtet werden kann.

Erhaltung und
Weiterentwicklung
Landschaftsqua-
lität

Im Bereich Landschaft will die RKBM als Hauptziel die hohe Landschaftsqualität der Region erhalten und klug weiterentwickeln. Die verschiedenen Massnahmen im Landschaftsbereich (L1 bis L8) haben zwar jeweils eine spezifische Ausrichtung, tragen aber insgesamt alle zu diesem Ziel bei – sei es durch eine verbesserte Lenkung der stetig steigenden (Nah-) Erholungsbedürfnisse (L2 «Grünes Band», L8 «Erholungsschwerpunkte»), die Freihaltung von Grünflächen in der Stadt- und Siedlungslandschaft (L3 «Siedlungsprägende Grünräume»), den Schutz von für Ökologie und Vernetzung besonders wichtigen Flächen (L4 «Vorranggebiete Naturlandschaften», L6 «Vorranggebiete Wildtierkorridore») oder durch den Erhalt der grossen offenen Flächen für die Landwirtschaft (L5 «Vorranggebiete Kulturlandschaft»). Mit den Massnahmen S7 «Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung» und L7 «Vorranggebiete Siedlungstrenngürtel» will die RKBM zudem einen wichtigen Beitrag zu einer klaren Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet und gegen die Zersiedelung leisten.

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

6.2 Wirkung Verkehr und Verkehrssicherheit

Wirkungsanalyse

Die Verkehrsinfrastrukturmassnahmen des RGSK II werden gemäss der Weisung des ARE über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme einer Wirkungsanalyse unterzogen:

- Wirksamkeitskriterium 1 (WK-1): Qualität des Verkehrssystems verbessert;
- Wirksamkeitskriterium 2 (WK-2): Siedlungsentwicklung nach innen gefördert;
- Wirksamkeitskriterium 3 (WK-3): Verkehrssicherheit erhöht;
- Wirksamkeitskriterium 4 (WK-4): Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert.

Für die qualitative Beurteilung der einzelnen Kriterien führt das ARE mehrere Unterkriterien. Bei der Beurteilung der Wirkung der Massnahmen (-pakete) wird festgehalten, inwieweit die Wirkung in Richtung Nachhaltigkeitsziele gemäss den vier Wirksamkeitskriterien geht.

Wirksamkeits-
beurteilung

Die Wirksamkeitsbeurteilung der Massnahmen(-pakete) erfolgte im Januar 2015 auf der Basis von zwei Workshops mit Vertretern des Kantons, der Region und der Stadt Bern sowie den Auftragnehmern. Die Beurteilung wurde im Oktober 2015 mit den Auftragnehmern aktualisiert und verifiziert. Die Wirksamkeit gemäss den vier Kriterien ist auf den jeweiligen Massnahmenblättern qualitativ beschrieben.

Als Ganzes können den Massnahmen im RGSK II eine hohe Wirksamkeit bei vertretbaren Kosten und damit ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis bescheinigt werden. Die Wirkung wird nicht durch einzelne Grossprojekte erzielt, sondern vielmehr mit einer Vielzahl kleinerer bis mittlerer Massnahmen, die in der Summe betrachtet eine hohe Wirksamkeit erreichen.

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs haben die Bewertungen teilweise informativen Charakter, da die Finanzierung der Bahninfrastruktur über den BIF und nicht mehr über die Agglomerationsprogramme erfolgt.

Motorisierter Individualverkehr/Langsamverkehr

Alltagsvelorouten

Die Massnahmen Langsamverkehr, insbesondere diejenigen zur Aufwertung der Alltagsvelorouten, weisen ein gutes bis sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf (s. Diagramm unten). Dies lässt sich vor allem mit der Wirksamkeit in den Bereichen Siedlungsentwicklung nach innen, Verkehrssicherheit und Umweltbelastung/Ressourcenverbrauch begründen.

Verträgliche Ortsdurchfahrten

Auch die Massnahmen in der Kategorie «verträgliche Ortsdurchfahrten» (MIV-O) weisen generell ein gutes bis sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf, da sie ohne namhaften Ressourcenverbrauch einen Beitrag zur Verkehrssicherheit und in einem gewissen Umfang zur Siedlungsentwicklung nach innen leisten.

Kapazitätserweiterungen

Im Vergleich müssen bei den Massnahmen zu Kapazitätserweiterungen (MIV-K) Abstriche gemacht werden, da diese bei den Kategorien Siedlungsentwicklung nach innen und Umweltbelastung/Ressourcenverbrauch in der Regel kaum Wirkung entfalten.

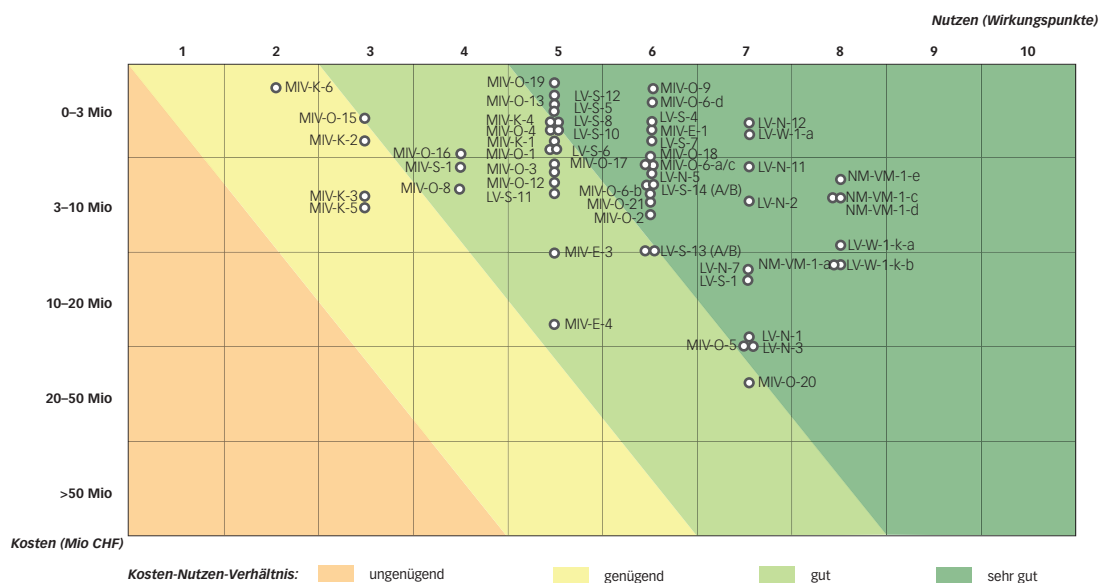


Abb. 32 Kosten-Nutzen-Verhältnis der Massnahmen zum MIV, LV und der nachfrageorientierten Massnahmen (A- und B-Massnahmen). (Bezeichnung der Massnahmen s. Kapitel 6.4)

Öffentlicher Verkehr

Die ÖV-Massnahmen (s. nachfolgendes Diagramm) weisen vor allem in den beiden ersten Kategorien eine gute Wirksamkeit auf (Qualität der Verkehrssysteme, Siedlungsentwicklung nach innen). Bei den meisten Vorhaben ist die direkte Wirkung einzelner Massnahmen auf die Verkehrssicherheit (WK3) und Umweltbelastung/Ressourcenverbrauch (WK4) hingegen geringer.

Schieneinfrastruktur

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis wird wegen der teilweise hohen Kosten für Schieneninfrastrukturprojekte abgemindert. Die Darstellung hat informativen Charakter, da die Finanzierung der Bahninfrastruktur gemäss Bundesgesetzgebung nach anderen Kriterien und Prioritäten erfolgt. Eine gute bis sehr gute Wirkung haben die Massnahmen zu den ÖV-Knotenpunkten (ÖV-Reg-1 bis 4), da sie einen Beitrag zur Intermodalität und zur Aufwertung des Aussenraums leisten. Die Behebung von Engpässen bei der S-Bahn mit Perronverlängerungen (ÖV-Reg-10) oder die Doppelspur Saaneviadukt (ÖV-Reg-8-d) sind aus Kapazitätsgründen erforderlich, weisen jedoch nach der Logik der Kriterien einen beschränkten Nutzen aus.

B + R-Anlagen

Den Massnahmen für B + R-Anlagen (KM-B) wird ein gutes bis sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis attestiert. P + R-Anlagen (KM-P-1) müssen aufgrund der Wirksamkeitskriterien relativ schlecht beurteilt werden, insbesondere weil sich die positiven Effekte auf die Qualität der Verkehrssysteme beschränken.

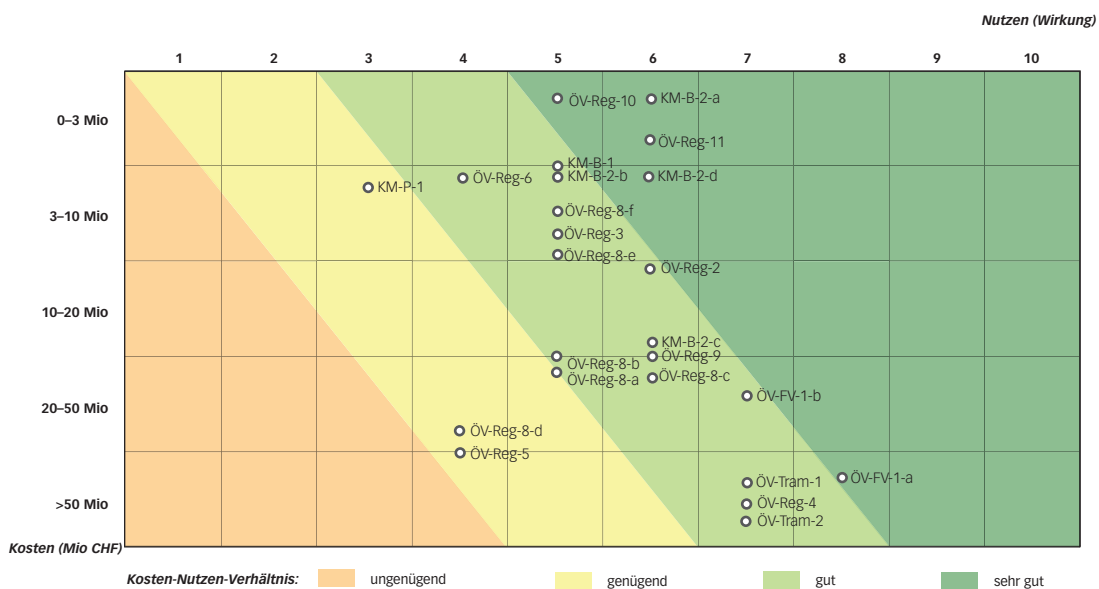


Abb. 33 Kosten-Nutzen-Verhältnis der Massnahmen zum ÖV und zur kombinierten Mobilität (A- und B-Massnahmen). (Bezeichnung der Massnahmen s. Kapitel 6.4)

6.3 Wirkung des Gesamtpakets

Konzentrierte Siedlungs-entwicklung	Die RKBM strebt eine nachhaltige Entwicklung von Verkehr und Siedlung an. Die Massnahmen im Bereich Siedlung zielen auf eine konzentrierte Siedlungsentwicklung, das heisst eine prioritäre Förderung der Entwicklung von Wohn- und Arbeitsplatzgebieten an zentralen und gut erschlossenen Lagen, sowie auf eine Aufwertung und Gestaltung der Siedlungs- und Landschaftsräume. Mit der Weiterentwicklung, Konkretisierung und gezielten Ergänzung der Massnahmen aus dem RGSK I lassen sich die weitgehend unverändert gültigen strategischen Zielsetzungen mit dem vorliegenden Instrument nun noch besser umsetzen und klarer verorten.
Bestehende Reserven und Innen-entwicklungspotenziale nutzen	Im Fokus der Siedlungsmassnahmen stehen die Nutzung der bestehenden Bauzonenreserven und die Aktivierung von Innenentwicklungspotenzialen. Im Vergleich zum RGSK I erfolgt dadurch eine deutlich stärkere Lenkung der Siedlungsentwicklung: Einerseits verschärfte die RKBM den generellen Rahmen für die bauliche Entwicklung durch eine strenge Berechnungsmethodik des Baulandbedarfs und die verbindliche Festlegung von Siedlungsbegrenzungslinien sowie Massnahmen im Bereich Landschaft. Andererseits gewichtete sie bei der Priorisierung von Wohn- und Arbeitsplatzgebieten die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sehr hoch, was zu einer Konzentration der Siedlungsentwicklungen an günstigen Lagen und in der Folge zu einer massgeblichen Verschiebung des Modal-Splits hin zu Langsamverkehr und ÖV führen soll.
Verbesserung Sicherheit und Ausbau Langsamverkehr	Die Massnahmen im Bereich Verkehr richten sich an der übergeordneten Zielsetzung «Verkehr vermeiden», «Verkehr verlagern» und «Verkehr verträglich gestalten». Sie orientieren sich zum einen am ausgewiesenen Handlungsbedarf gemäss Schwachstellenanalyse, zum anderen an der vorgesehenen Siedlungsentwicklung. Die Themen Langsamverkehr, unter anderem die bessere Erschliessung bestehender Siedlungen und der Ausbau von Alltagsvelorouten, und Sicherheit (Unfallschwerpunkte, Ortsdurchfahrten, Schulwege etc.) wurden im RGSK II vertieft bearbeitet.
RGSK als wichtiger Beitrag zur Entwicklung der Region	Generell achtete die RKBM stark darauf, Siedlungsentwicklungen und Verkehrsmassnahmen eng aufeinander abzustimmen. So besteht in einigen Gebieten, beispielsweise beim Bernapark in Stettlen oder dem Balsigergut in Wabern, eine hohe Abhängigkeit zwischen Massnahmen aus den Bereichen Siedlung und Verkehr. Nicht selten – und insbesondere in der Kernagglomeration – werden diese zusätzlich mit Landschaftsmassnahmen wie beispielsweise Elementen aus dem «Grünen Band», den siedlungsprägenden Grünräumen oder Siedlungstrenngürteln überlagert, um eine bestmögliche Koordination der verschiedenen Nutzungen und Interessen zu erzielen. Die RKBM leistet mit dem RGSK II einen wichtigen Beitrag zu einer massvollen und gut abgestimmten Entwicklung, ohne die herausragenden Vorzüge der Region wie die Einbettung der Agglomeration in eine intakte Landschaft oder die hohe Wohnqualität zu gefährden.

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

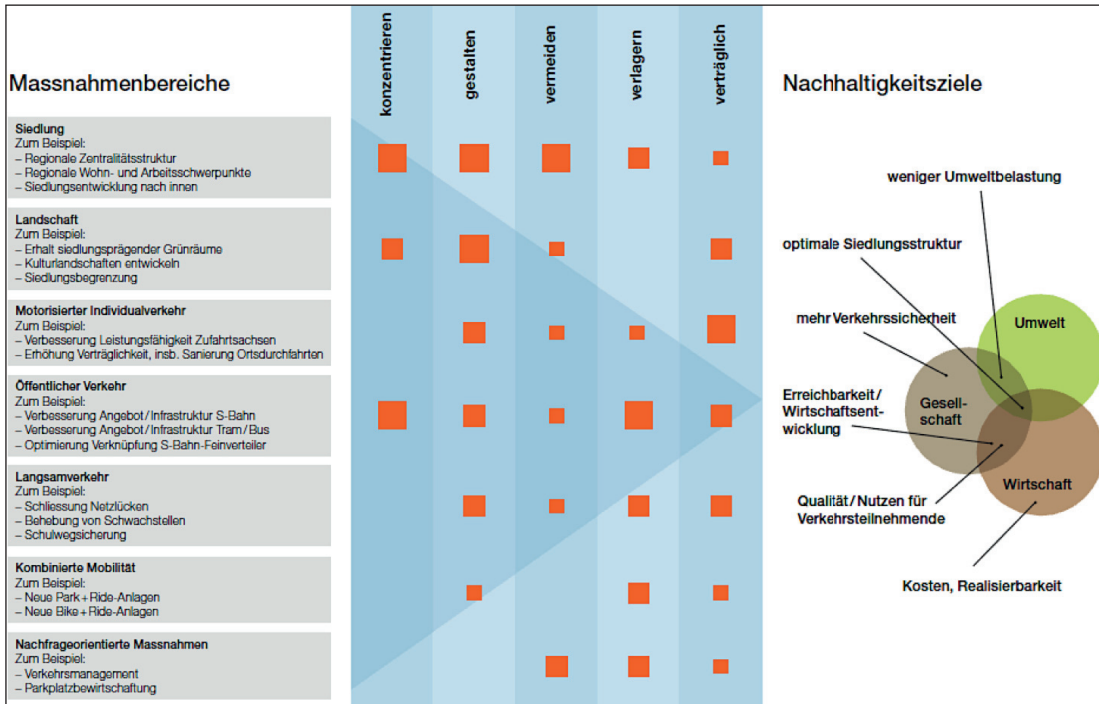


Abb. 34 Massnahmenbereiche, Auswirkungen und Zielerreichung.

6.4 Kosten, Kosten-Nutzen-Verhältnis und Priorisierung Verkehrsmassnahmen

Nachfolgend werden die infrastrukturfondsrelevanten Massnahmen (-pakete) entsprechend ihrer Relevanz für die Agglomeration, ihrer Kosten-/Nutzenverhältnisse, ihrer Reifegrade und Realisierungshorizonte der A-, B- oder C-Listen zugeteilt.

A-Liste (2019–2022)

Massnahmen oder Massnahmenpakete	Kosten-Nutzen-Verhältnis	Reifegrad	Kosten Infrastruktur (in Mio. CHF)
Massnahmen MIV			
MIV-E-4 Münsingen, Entlastungsstrasse Nord	gut	2	18,7
MIV-K-1 Bern/Köniz, Verkehrsoptimierung Turnierstrasse	gut	1–2	2,21
MIV-O-2 Vechigen/Boll, Anpassung Ortsdurchfahrt	sehr gut	2	6,5
MIV-O-4 Konolfingen, Umgestaltung Kreuzplatz	sehr gut	2	2,0
MIV-O-6-b Bern, Weissensteinstrasse TP2 Fischermätteli bis Pestalozzistrasse (Gleisersatz)	sehr gut	1–2	6,0
MIV-O-6-d Bern, Weissensteinstrasse Knoten Schwarzenburgstrasse	sehr gut	2	1,5
MIV-O-17 Stettlen, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	gut	2	3,7
MIV-O-18 Deisswil, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	sehr gut	2	3,0
MIV-O-19 Grosshöchstetten, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	sehr gut	1	1,0
MIV-O-21 Ittigen, Umgestaltung Knoten Station Ittigen	sehr gut	1–2	7,0
Massnahmen ÖV			
ÖV-FV-1-a Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Teil 1: Bausteine 1, 3 und 4	sehr gut	2	60,0
ÖV-FV-1-b Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Teil 2: Baustein 2	gut	2	33,0
ÖV-Reg-2 Köniz, ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern (Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten)	gut	2	3,0
ÖV-Reg-4 Bern, Verbesserung ÖV-Knotenpunkt Wankdorf (Teil Veloquerung und Erweiterung Velostation)	gut	2	8,1
ÖV-Reg-11 Köniz, ÖV-Knotenpunkt Wabern	sehr gut	2	2,0
ÖV-Tram-1 Köniz, Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern	gut	2	64,0
Massnahmen LV			
LV-N-5 Köniz Wabern, Kehrsatz Nord	sehr gut	1	4,6
LV-N-11 Münsingen, Fuss- und Veloverbindungen Bahnhof	sehr gut	2	3,75
LV-S-4 Ittigen–Zollikofen, Länggasse	sehr gut	1–2	2,0
LV-S-5 Gümmenen–Laupen, Velo- und Fussgängersicherheit	sehr gut	1–2	1,8
LV-S-6 Moosseedorf–Zollikofen, Bernstrasse–Zürichstrasse	sehr gut	1–2	2,5
LV-S-13 Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs, Agglomerationsperimeter, Kantonsstrassen (Teil)	gut	1	10,0
LV-S-14 Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs, Agglomerationsperimeter, Gemeindestrassen (Teil)	sehr gut	1	5,0
LV-W-1-a Jegenstorf–Fraubrunnen, Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard	sehr gut	1–2	2,0
LV-W-1-k-a Bern, Velohaupttrouten, A-Massnahmen	sehr gut	1–2	9,8

Massnahmen KM				
KM-B-1	B + R-Anlagen (Teil)	gut	1–2	2,0
KM-B-2-a	Ostermundigen, Velostation Bahnhof	sehr gut	2	1,1
KM-B-2-b	Münsingen, Velostation Bahnhof	gut	2	3,2
Massnahmen NM				
NM-VM-1-a	VM Stadt Bern	sehr gut	2	11,0
NM-VM-1-e	VM Köniz - Bern Südwest	sehr gut	2	4,0
Total A-Liste (gerundet)				284

Tab. 17 Übersicht Massnahmen oder Massnahmenpakete A-Liste.

B-Liste (2023–2026)

Massnahmen oder Massnahmenpakete		Kosten-Nutzen- Verhältnis	Reifegrad	Kosten Infrastruktur (in Mio. CHF)
Massnahmen MIV				
MIV-E-3	Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung	gut	1–2	10,0
MIV-K-2	Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz	genügend	1–2	2,7
MIV-K-3	Worb, Anpassung und Sanierung Kreisel Scheyenholz	genügend	1-2	5,7
MIV-O-6-a	Bern, Weissensteinstrasse TP1 Turnierstrasse bis Fischer- mätteli	sehr gut	1	4,0
MIV-O-6-c	Bern, Weissensteinstrasse TP3 + 4 Pestalozzistrasse bis Kreisel Beaumont	sehr gut	1	4,0
MIV-O-8	Konolfingen, verträgliche Gestaltung Burgdorfstrasse	gut	1	5,0
MIV-O-16	Köniz, verträgliche Gestaltung Wabersacker-/Hessstrasse	gut	1	3,0
MIV-O-20	Bern, Seftigenstrasse	gut	1	30,0
MIV-S-1	Köniz, Erhöhung Verkehrssicherheit Könizstrasse	gut	1–2	3,65
Massnahmen ÖV				
ÖV-Reg-3	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld (Teil Ausgestaltung ÖV- Knoten)	gut	1–2	2,0
ÖV-Tram-2	Bern, Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse)	gut	2	106,2
Massnahmen LV				
LV-N-1	Bern, LV-Verbindung Breitenrain–Länggasse	sehr gut	2	18,0
LV-N-2	Bern, LV-Verbindung Bahnhöheweg	sehr gut	1-2	5,0
LV-N-7	Bern, LV-Brücke Erschliessung Wankdorf	sehr gut	2	12,4
LV-N-12	Köniz, Verbindung Neuhausplatz–Liebefeldpark	sehr gut	1	1,75
LV-S-1	Bern–Köniz, Morillonstrasse und Bahnübergang BLS	sehr gut	1	12,5
LV-S-7	Herrenschwanden–Uetligen, Sicherheit des Veloverkehrs	sehr gut	1–2	2,8
LV-S-8	Rubigen–Worb SBB, Sicherheit des Veloverkehrs	gut	1–2	2,0
LV-S-10	Münsingen–Konolfingen, Veloverkehr- und Fussgängersi- cherheit	sehr gut	1–2	2,0
LV-S-11	Rümligen–Riggisberg, Sicherheit des Veloverkehrs	gut	1	5,0
LV-S-12	Worb, Rubigenstrasse, Sicherheit des Veloverkehrs	sehr gut	1–2	1,5
LV-S-13	Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs, Agglomerations- perimeter, Kantonsstrassen (Teil)	gut	1	10,0

LV-S-14	Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs, Agglomerationsperimeter, Gemeindestrassen (Teil)	sehr gut	1	5,0
LV-W-1-k-b	Bern, Velohaupttrouten, B-Massnahmen	sehr gut	1	11,8
Massnahmen KM				
KM-B-1	B + R-Anlagen (Teil)	gut	1-2	1,0
KM-B-2-c	Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern (Teil)	gut	1	23,1
KM-B-2-d	Bern, Velostation S-Bahnhaltestellen Europaplatz	sehr gut	1	3,5
Massnahmen NM				
NM-VM-1-c	VM Muri - Bern Südost	sehr gut	1-2	5,0
NM-VM-1-d	VM Köniz Wabern - Bern Süd	sehr gut	1-2	5,0
Total B-Liste (gerundet)				304

Tab. 18 Übersicht Massnahmen oder Massnahmenpakete B-Liste.

C-Liste (ab 2027)

Massnahmen oder Massnahmenpakete	Reifegrad	Kosten Infrastruktur (in Mio. CHF)	
Massnahmen MIV			
MIV-K-7	Belp, Umfahrung Südost	1	13,1
MIV-O-5	Bern, Inselplatz	1	20,0
MIV-O-7	Zollikofen, Verkehrssicherheit Kirchlindachstrasse	1	3,3
MIV-O-10	Toffen, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	1	4,3
MIV-O-11	Moosseedorf, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	1	3,0
Massnahmen LV			
LV-N-4	Köniz Wabern Weyergut	1	offen
LV-N-6	Köniz, Verbindung Feldrain- und Chasseralstrasse	1	offen
LV-N-8	Bern, LV-Verbindung Matte-Kirchenfeld	1	2,4
LV-S-9	Wohlen-Illiswil, Velomassnahmen	1	offen
LV-S-13	Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs, Agglomerationsperimeter, Kantonsstrassen (Teil)	1	10,0
LV-S-14	Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs, Agglomerationsperimeter, Gemeindestrassen (Teil)	1	5,0
LV-W-1-k-c	Bern, Velohaupttrouten, C-Massnahmen	1	12,9
Massnahmen KM			
KM-B-1	B + R-Anlagen (Teil)	1	0,8
KM-B-2-c	Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern (Teil)	1	14,0
KM-B-2-e	Bern, Velostation 2 S-Bahnhaltestelle Wankdorf	1	2,1
Massnahmen NM			
NM-VM-1-b	VM Ostermundigen - Bern Ost	1-2	8,5
Total C-Liste (gerundet)			99

Tab. 19 Übersicht Massnahmen oder Massnahmenpakete C-Liste.

In der nachfolgenden Tabelle sind neben Massnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds finanziert werden, auch Studien aufgeführt, die als Eigenleistung finanziert werden.

Nicht durch den Infrastrukturfonds finanzierbare Massnahmen

Massnahmen oder Massnahmenpakete	Zeithorizont	Kosten Infrastruktur (in Mio. CHF)
Daueraufgaben		
MIV-S-2 Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Sanierung von Unfallschwerpunkten	Daueraufgabe	erfolgt durch jew. Strassen-eigentümer
ÖV-W-1 Verbesserungen des Angebots der S-Bahn	Daueraufgabe	keine
ÖV-W-2-a Verbesserungen Tram- und Busangebot Kernagglomeration	Daueraufgabe	keine
ÖV-W-2-b Verbesserungen Busangebot Agglomeration und ländlicher Raum	Daueraufgabe	keine
LV-S-15 Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs RKBM, Laufende Schwachstellenbehebung der RVNP	Daueraufgabe	keine
LV-W-3-f Freizeitnetz, Routenumlegungen SchweizMobil	Daueraufgabe	<0,1'
Massnahmen bis 2018		
MIV-O-9 Konolfingen, neue Veloführung Unterführung Bahnhof	bis 2018	1,3
MIV-W-1 Zollikofen, konsolidierte Studie Autobahnzubringer	bis 2018	0,35'
ÖV-Reg-1 Stettlen, Verlegung Station Deisswil	bis 2018	2,6
ÖV-Reg-12 Köniz, ÖV-Knotenpunkt Niederwangen	bis 2018	0,76
ÖV-W-3 Kernagglomeration Bern, Zweckmässigkeitsbeurteilungen und Weiterentwicklung Tram- und Busnetz (Teil)	bis 2018	Studien, Infrastrukturmassnahmen noch offen
LV-W-1-b Fraubrunnen-Bätterkinden, Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard	bis 2018	<0,25'
LV-W-1-d Mühlethurnen-Belp, Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard	bis 2018	<0,25'
LV-W-1-e Worb-Deisswil, Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard	bis 2018	<0,25'
LV-W-1-h Belp-Bern, Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard	bis 2018	<0,25'
LV-W-3-a Korridorstudie Neueneegg-Laupen	bis 2018	<0,25'
LV-W-3-c Planungsstudie Aarequerungen	bis 2018	<0,25'
LV-W-3-d Freizeitnetz, Bereinigung Parallelrouten Region/SchweizMobil	bis 2018	<0,1'
LV-W-3-e Freizeitrouten RKBM	bis 2018	<0,1'
Massnahmen 2019-2022		
MIV-E-1 Bern, Umgestaltung Murtenstrasse, Autobahn-Steigerhubelstrasse (Teil A)	2019-2022	2,5
MIV-K-5 Rubigen, Korrektur Belpstrasse	2019-2022	7,0
MIV-O-1 Bern, Helvetiaplatz	2019-2022	2,5
MIV-O-3 Belp, Umgestaltung Dorf- und Bahnhofstrasse	2019-2022	3,95
MIV-O-12 Oberdiessbach, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	2019-2022	4,4
MIV-O-15 Biglen, verträgliche Gestaltung Sägestutz	2019-2022	2,2
ÖV-FV-2 Bern, Entflechtung Holligen	2019-2022	442,0
ÖV-Reg-2 Köniz, ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern (Teil Bahninfrastruktur)	2019-2022	8,0
ÖV-Reg-3 Köniz, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld (Teil Bahninfrastruktur)	2019-2022	6,0

ÖV-Reg-4	Bern, Verbesserung ÖV-Knotenpunkt Wankdorf (Teil Bahninfrastruktur)	2019–2022	70,0
ÖV-Reg-8-a	Jegenstorf–Grafenried, Doppelspurausbau	2019–2022	25,0
ÖV-Reg-8-b	Bätterkinden–Büren zum Hof, Ausbau	2019–2022	20,0
ÖV-Reg-8-d	Mauss–Gümmenen, Doppelspurausbau Saaneviadukt	2019–2022	40,5
ÖV-W-3	Kernagglomeration Bern, Zweckmässigkeitsbeurteilungen und Weiterentwicklung Tram- und Busnetz (Teil)	2019–2022	Studien, Infrastrukturmassnahmen noch offen
LV-N-3	Bern, LV-Führung Knoten Bolligenstrasse–Schermenweg	2019–2022	20,0
LV-N-10	Walkringen Bigenthal, Schliessen von Netzlücken	2019–2022	0,25
LV-W-1-c	Münsingen–Bern, Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard	2019–2022	<0,25 ¹
LV-W-1-g	Ostermundigen, Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard	2019–2022	<0,5 ¹
LV-W-1-i	Köniz, Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard	2019–2022	<0,25 ¹
LV-W-1-j	Raum Zollikofen, Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard	2019–2022	<0,5 ¹
LV-W-2-a	Reduktion Widerstände an LSA	2019–2022	0,05
LV-W-2-b	Reduktion Widerstände Regionale Velonetzplanung (Teil)	2019–2022	2,5
KM-P-1	P + R-Anlagen (Teil)	2019–2022	2,5
KM-B-1	B + R-Anlagen (Teil ausserhalb Agglomeration)	2019–2026	0,3
Massnahmen 2023–2026			
MIV-K-4	Belp, Optimierung Kreisel Linde/Busspur und Dosierung	2023–2026	2,0
MIV-K-6	Kiesen, Kapazitätserweiterung Kreisel Bern-/Dorfstrasse	2023–2026	1,0
MIV-O-13	Walkringen, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	2023–2026	1,7
ÖV-FV-3	Gümligen–Münsingen, 3. Gleis, Entflechtung Gümligen–Süd, Wendegleis Münsingen	2023–2026	610,0
ÖV-Reg-5	Jegenstorf, ÖV-Knotenpunkt Jegenstorf	2023–2026	50,0
ÖV-Reg-6	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Waldegg	2023–2026	4,0
ÖV-Reg-8-c	Köniz, Doppelspurausbau Liebefeld–Köniz	2023–2026	27,0
ÖV-Reg-8-e	Muri b.B., Doppelspurausbau Tram 6 Melchenbühl–Gümligen	2023–2026	9,6
ÖV-Reg-8-f	Muri b.B., Doppelspurausbau Tram 6 Gümligen–Siloah	2023–2026	7,1
ÖV-Reg-9	Bern, Wendegleis Brünnen	2023–2026	20,0
ÖV-Reg-10	S-Bahn Perronverlängerungen Meterspur (1. Priorität)	2023–2026	1,0
LV-W-2-b	Reduktion Widerstände Regionale Velonetzplanung (Teil)	2023–2026	0,5
LV-W-3-b	Planungsstudie Raum Konolfingen	2023–2026	<0,25 ¹
KM-P-1	P + R-Anlagen (Teil)	2023–2026	2,5
Massnahmen ab 2027			
MIV-O-14	Mühlethurnen, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	ab 2027	3,7
ÖV-FV-1-c	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Seitliche Erweiterung SBB	ab 2027	710,0-1'030,0
ÖV-Reg-7	Stettlen, ÖV-Knotenpunkt Stettlen	ab 2027	20,0
ÖV-Reg-10	S-Bahn Perronverlängerungen Meterspur (2. Priorität)	ab 2027	27,2
LV-N-9	Golaten Oltigen, Schliessen von Netzlücken	ab 2027	offen
Total übrige Massnahmen (gerundet)			2'166-2'486

Tab. 20 Übersicht der nicht durch den Infrastrukturfonds finanzierbaren Massnahmen oder Massnahmenpakete.

¹ Planungskosten

Anhang

Anhang

Anhang 1 Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte

Die nachfolgend ausgewiesenen regionalen Schwerpunkte setzen sich aus den festgesetzten Gebieten des RGSK I sowie neuen, im Rahmen der Web-GIS-basierten Umfrage im Sommer 2014 bei den Gemeinden ermittelten Gebiete zusammen. Wenn in der Umfrage eingegebene Gebiete hier nicht erscheinen liegt dies daran, dass sie entweder die Mindestgrösse von einem Hektar nicht erreichen, dass sie gemäss Definition RKBM inzwischen zu den Verdichtungsgebietengehören (Bebauung hat begonnen) oder dass sie bereits realisiert sind.

Wohnschwerpunkte

Gemeinde	Raum- typ*	Standort	Nr.	Fläche total (ha)	Anteil Woh- nen (%)	Anteil Arbei- ten (%)	Anteil Frei- fläche (%)	ÖV-GK	Stand Realisierung
Bern	Z1	Brünnen	S-3-02	2,5	70	0	30	B	in Realisierung
Bern	Z1	Hintere Schosshalde	S-3-03	1,9	100	0	0	C	k. A.
Bern	Z1	Saali-Ost	S-3-67	8,1	75	5	20	B	k. A.
Bolligen	UK	Pfrundland	S-3-05	1,3	94	0	6	C	Konzeptphase
Ferenbalm	ZN	Kleingümmenen	S-3-06	1,8	90	10	0	C	k. A.
Frauenkappelen	ZN	ZPP Matte	S-3-07	2,4	100	0		D	Konzeptphase
Ittigen	UK	Worblaufenstrasse	S-3-09	1,1	100	0	0	B	k. A.
Ittigen	UK	Worblaufen I	S-3-10	1,1	100	0	0	B/A	Konzeptphase
Kehrsatz	AE	Oberer Breitenacher	S-3-12	1,7	40	40	20	B	Konzeptphase
Kehrsatz	AE	Bleikematt II	S-3-13	1,1	100	0	0	C	Konzeptphase
Kirchlindach	AE	Aarematte	S-3-15	1,2	100	0	0	C/B	Baubewilligung
Köniz	UK	Wabern, Bächtelenacker	S-3-16	2,6	100	0	0	C/B	in Realisierung
Köniz	UK	Niederwangen, Ried	S-3-17	30,6	27	3	70	C/D	Baubewilligung
Köniz	UK	Wabern, Nesslerenweg/ METAS	S-3-18	2,4	100	0	0	C	Konzeptphase**
Köniz	UK	Wabern, Morillongut	S-3-21	11,9	85	15	0	B	Konzeptphase
Konolfingen	Z34	Hübeli	S-3-22	1,5	100	0	0	C	Konzeptphase
Konolfingen	Z34	Grünegg	S-3-23	1,5	100	0	0	C	Baubewilligung
Konolfingen	Z34	Schloss Hünigen	S-3-26	4,4	50	50	0	D	Konzeptphase
Laupen	Z34	Stadtmatte	S-3-27	1,9	90	5	5	C	in Realisierung
Laupen	Z34	Hirsried Wohnüberbau- ung 1. Etappe	S-3-29	2,0	90	5	5	D	in Realisierung
Münchenbuchsee	Z34	Seedorfweg-Nord	S-3-35	1,4	60	40	0	C	Konzeptphase
Münsingen	Z34	Lorymatte ZPP I	S-3-37	2,5	90	10	0	C/B	Baubewilligung
Münsingen	Z34	Underrüti	S-3-38	1,3	100	0	0	C	Konzeptphase
Münsingen	Z34	Erlenau ZPP C1	S-3-39	1,4	95	5	0	C/D	in Realisierung
Münsingen	Z34	Dorfmatte ZPP N	S-3-41	4,0	80	0	20	C	in Realisierung
Münsingen	Z34	Sandacher ZPP M	S-3-42	1,2	100	0	0	C	in Realisierung
Münsingen	Z34	Hinterdorf ZPP J	S-3-43	2,3	90	10	0	C	k. A.
Muri	UK	Riedacker	S-3-44	1,5	30	0	70	B	Baubewilligung

Anhang

Wohnschwerpunkte

Gemeinde	Raum- typ*	Standort	Nr.	Fläche total (ha)	Anteil Woh- nen (%)	Anteil Arbei- ten (%)	Anteil Frei- fläche (%)	ÖV-GK	Stand Realisierung
Muri	UK	Oberhausweg	S-3-45	1,1	30	0	70	C	in Realisierung
Neuenegg	Z34	Gummenstrasse	S-3-47	1,7	0	0	0	C	Konzeptphase
Neuenegg	Z34	Denkmal	S-3-48	1,4	90	0	0	D	Konzeptphase
Ostermundigen	UK	Grube	S-3-49	6,1	90	10	0	B	in Realisierung
Ostermundigen	UK	Oberfeld	S-3-50	9,8	90	10	0	B	in Realisierung
Riggisberg	Z34	Edelstein	S-3-52	1,0	100	0	0	E	Konzeptphase
Schwarzenburg	Z34	Stengeli	S-3-54	1,6	100	0	0	D	Konzeptphase
Vechigen	ZN	Oberfeld	S-3-56	1,9	100	0	0	C	Konzeptphase
Vechigen	ZN	Schlossstrasse	S-3-57	1,0	100	0	0	B	in Realisierung
Vechigen	ZN	Boll Diessenberg I	S-3-58	3,2	100	0	0	E	Konzeptphase
Vechigen	ZN	Boll Diessenberg II	S-3-59	1,2	0	0	0	D	Konzeptphase
Zäziwil	ZN	Zäzibach	S-3-65	1,0	100	0	0	D	k. A.
Zollikofen	UK	Schäferei	S-3-66	3,6	75	0	25	C	Konzeptphase
Zollikofen	UK	Lättere	S-3-68	2,2	100	0	0	B	k. A.

Tab. 21 Regionale Wohnschwerpunkte.

* Raumtyp gemäss RGSK II

Z1 = Zentrum 1. Stufe: Stadt Bern

UK = Urbane Kerngebiete der Agglomerationen (ohne Stadt Bern)

Z34 = Zentren 3. Stufe ausserhalb des urbanen Kerngebietes und Zentren 4. Stufe
in Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen

AE = Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen sowie übrige Zentren 4. Stufe

ZN = Zentrumsnahe ländliche Gebiete und intensiv touristisch genutzte Gebiete

**Koordinationsbedarf: Archäologisches Schutzgebiet

k. A. = keine Abklärungen

Anhang

Arbeitsschwerpunkte

Gemeinde	Raumtyp*	Standort	Nr.	kant. ESP	Fläche total (ha)	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Freifläche (%)	ÖVGK	Stand Realisierung
Bern	Z1	Schermenareal W	S-3-04	Ja	6,1	0	100	0	C/B	in Realisierung
Jegenstorf	AE	Bernfeld	S-3-11	Nein	2,9	0	100	0	C	in Realisierung
Kehrsatz	AE	Bahnhofmatte	S-3-14	Nein	2,8	40	60	0	B	Konzeptphase
Köniz	UK	Niederwangen, Juch/ Hallmatt	S-3-19	Ja	9,7	0	80	20	B	in Realisierung
Konolfingen	Z34	Tonisbach	S-3-24	Nein	1,3	0	100	0	C	k. A.
Konolfingen	Z34	Bernstrasse	S-3-25	Nein	1,0	0	100	0	C	Konzeptphase
Meikirch	ZN	Bushaltestelle Ort- schwaben	S-3-31	Nein	1,1	0	100	0	D	k. A.
Münchenbuchsee	Z34	Buechlimatt	S-3-33	Nein	2,5	0	100	0	O/E	Konzeptphase
Münchenbuchsee	Z34	Bielstrasse-Süd	S-3-34	Nein	1,4	0	85	15	C	Konzeptphase
Münsingen	Z34	Thunstrasse	S-3-36	Nein	5,1	0	100	0	D/C	Konzeptphase
Münsingen	Z34	Südstrasse	S-3-40	Nein	1,0	0	100	0	D	Konzeptphase
Muri	UK	Hüenlifeld	S-3-46	Nein	5,4	0	60	40	B	Baubewilligung**
Muri	UK	Hofacher	S-3-69	Nein	1,3	20	80	0	B	k. A.
Ostermündigen	UK	Schwandi	S-3-51	Nein	5,2	0	100	0	C	Baubewilligung
Schwarzenburg	Z34	Bahnhof / Ringen- matt	S-3-53	Nein	2,7	0	100	0	D	k. A.
Schwarzenberg	Z34	Wällered	S-3-55	Nein	1,0	50	50	0	D	k. A.
Walkringen	ZN	Unterdorf	S-3-60	Nein	1,0	0	100	0	C/D	Konzeptphase
Worb	Z34	Worbboden	S-3-62	Ja	1,4	0	100	0	B	Konzeptphase
Worb	Z34	Mülacher	S-3-63	Ja	3,6	13	87	0	B	Konzeptphase

Tab. 22 Regionale Arbeitsschwerpunkte.

* Raumtyp gemäss RGSK II

Z1 = Zentrum 1. Stufe: Stadt Bern

UK = Urbane Kerngebiete der Agglomerationen (ohne Stadt Bern)

Z34 = Zentren 3. Stufe ausserhalb des urbanen Kerngebietes und Zentren 4. Stufe in Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen

AE = Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen sowie übrige Zentren 4. Stufe

ZN = Zentrumsnahe ländliche Gebiete und intensiv touristisch genutzte Gebiete

**Koordinationsbedarf: Archäologisches Schutzgebiet

k. A. = keine Abklärungen

Anhang 2 Regionale Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete

Die nachfolgend ausgewiesenen Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sind einerseits umklassierte Schwerpunkte aus dem RGSK I (da bereits bebaut), andererseits im Rahmen der WebGIS-basierten Umfrage im Sommer 2014 bei den Gemeinden neu ermittelte Gebiete. Umstrukturierungsgebiete sind gemäss Definition RKBM bereits bebaute Gebiete, die zukünftig eine andere Nutzung beherbergen sollen. Verdichtungsgebiete sind bereits bebaute Gebiete, auf denen zukünftig mehr Bruttogeschossfläche realisiert werden soll.

Umstrukturierungsgebiete Wohnen

Gemeinde	Raumtyp*	Standort	Nr.	Fläche total (ha)	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Freifläche (%)	ÖV-GK	Stand Realisierung	KS	angerechnetes stbl. Potenzial**
Belp	Z34	Stockmatt	S-5-96	2,9	100	0	0	C	k. A.	ZE	W
Bern	Z1	Burgernziel	S-5-04	1,2	70	10	20	B	Konzeptphase	FS	W
Bern	Z1	Kasernenareal	S-5-09	12,0	60	20	20	B	k. A.	VO	WA
Bern	Z1	Nationales Pferdezentrum/ Springgarten	S-5-10	4,7	80	20	0	B	Konzeptphase	VO	WA
Bern	Z1	Warmbächliweg KVA	S-5-14	4,5	60	10	30	B	Konzeptphase	VO	W
Bern	Z1	Gaswerkareal	S-5-15	8,6	60	20	20	C	Konzeptphase	ZE	WA
Bern	Z1	Mittelfeld	S-5-17	2,7	80	0	20	B	Konzeptphase	VO	WA
Bern	Z1	Weyermannshaus W	S-5-01	6,8	50	50	0	B	k. A.	VO	W
Bern	Z1	Weyermannshaus O	S-5-03	11,4	50	50	0	B	k. A.	VO	W
Bern	Z1	Messerligrube	S-5-60	4,8	80	20	0	B	k. A. / Teilgebiet: Baubewilligung	VO	W
Bern	Z1	Tramdepot Eigerplatz	S-5-61	6,2	60	40	0	B	k. A.	VO	WA

Anhang

Umstrukturierungsgebiete Wohnen

Gemeinde	Raumtyp*	Standort	Nr.	Fläche total (ha)	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Freifläche (%)	ÖV-GK	Stand Realisierung	KS	angerechnetes stbl. Potenzial**
Bern	Z1	Bahnhof Weissenbühl	S-5-62	10,1	80	20	0	B	k. A.	VO	(W)
Bern	Z1	Wankdorf Süd	S-5-08	13,0	80	20	0	A	k. A.	VO	W
Bern	Z1	Felsenau	S-5-63	15,7	75	5	20	B/C	k. A.	VO	WA
Bern	Z1	Tiefenau	S-5-64	9,2	75	5	20	B/C	Konzeptphase	VO	W
Bern	Z1	Zieglerspital	S-5-65	4,2	80	20	0	B	k. A.	VO	WA
Biglen	ZL	Dättlig II	S-5-66	1,2	80	20	0	C	Konzeptphase	ZE	W
Ittigen	UK	Worblaufen	S-5-20	1,3	80	20	0	B	Konzeptphase	VO	W
Köniz	UK	Liebefeld, Waldegg	S-5-34	4,4	45	45	10	B	Konzeptphase	VO	(W) (A)
Konolfingen	Z34	Bernstrasse	S-5-67	1,0	50	50	0	C	Konzeptphase	ZE	W
Münchenbuchsee	Z34	Strahmmatte	S-5-41	1,9	70	30	0	C	Konzeptphase	FS	WA
Muri	UK	Lisichenmoos	S-5-68	8,0	50	50	0	B	Konzeptphase	ZE	W
Ostermündigen	UK	Tell	S-5-44	1,1	50	50	0	B	Konzeptphase	VO	(W) (A)
Schwarzenburg	Z34	Bahnhof	S-5-48	6,5	50	50	0	C	Konzeptphase	VO	WA
Stettlen	AE	Bernapark	S-5-49	7,4	50	50	0	B	Konzeptphase	FS	WA
Wohlen	AE	Uettligen West	S-5-51	1,3	70	0	30	C	Konzeptphase	VO	W

Tab. 23 Umstrukturierungsgebiete Wohnen.

* Raumtyp gemäss RGSK II

Z1 = Zentrum 1. Stufe: Stadt Bern

UK = Urbane Kerngebiete der Agglomerationen (ohne Stadt Bern)

Z34 = Zentren 3. Stufe ausserhalb des urbanen Kerngebietes und Zentren 4. Stufe in Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen

AE = Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen sowie übrige Zentren 4. Stufe

ZN = Zentrumsnahe ländliche Gebiete und intensiv touristisch genutzte Gebiete

k. A. = keine Abklärungen

** wie folgt angerechnet:

W: Wohnanteil komplett, wenn vorher keine Wohnnutzung dabei

(W): Wohnanteil zu 50%, wenn vorher Wohnnutzung dabei

A: Arbeitsanteil komplett, wenn vorher keine Arbeitsnutzung dabei

(A): Arbeitsanteil zu 50%, wenn vorher Arbeitsnutzung dabei

Zentrumzonen und Mischzonen werden als Arbeiten und Wohnen gewertet

Anhang

Verdichtungsgebiete Wohnen

Gemeinde	Raum- typ*	Standort	Nr.	Fläche total (ha)	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbei- ten (%)	Anteil Freiflä- che (%)	ÖV- GK	Stand Realisie- rung	KS
Bern	Z1	Bahnstrasse	S-5-16	1,2	100	0	0	A	in Realisierung	VO
Bern	Z1	Winterfeldweg	S-5-69	5,0	75	5	20	B	k. A.	VO
Bern	Z1	Mädergutstrasse	S-5-70	2,9	80	20	0	B	Konzeptphase	ZE
Bern	Z1	Morgenstrasse	S-5-71	3,8	80	20	0	C/B	k. A.	VO
Bern	Z1	Siedlung Stapfenacker	S-5-72	2,1	75	5	20	B/C	k. A.	VO
Bern	Z1	Bümpliz-/Bethlehemstrasse	S-5-73	10,6	80	20	0	B	k. A.	VO
Bern	Z1	Ausserholligen V / Fischermättelistrasse	S-5-74	8,4	60	40	0	A	k. A.	VO
Bern	Z1	Siedlung Holenacker	S-5-75	4,6	75	5	20	B	k. A.	VO
Bern	Z1	Siedlung Bethlehemacker	S-5-76	10,3	75	5	20	B	k. A.	VO
Bern	Z1	Siedlung Weissenstein	S-5-77	17,6	75	5	20	B	k. A.	ZE
Bern	Z1	Fischermätteli	S-5-78	2,5	80	20	0	B	k. A.	VO
Bern	Z1	Seftigen-/Morillonstrasse	S-5-79	1,7	80	20	0	B	k. A.	VO
Bern	Z1	Weltpoststrasse	S-5-80	3,2	75	5	20	B	k. A.	VO
Bern	Z1	Muristrasse	S-5-81	5,7	80	20	0	B	k. A.	VO
Bern	Z1	Saali	S-5-82	23,7	80	20	0	B	k. A.	VO
Bern	Z1	Burgernzielweg	S-5-83	3,9	75	5	20	B	k. A.	VO
Bern	Z1	Ostring West	S-5-84	7,4	80	20	0	B	k. A.	VO
Bern	Z1	Ostring Ost	S-5-85	8,3	75	5	20	C/B	k. A.	VO
Bern	Z1	Ostermundigenstrasse	S-5-86	2,2	80	20	0	B	k. A.	VO
Bern	Z1	Siedlung Wankdorf	S-5-87	4,1	80	20	0	B	k. A.	VO
Bern	Z1	Siedlung Wylerfeldstrasse	S-5-88	1,4	80	20	0	B	k. A.	VO
Bern	Z1	Ränder Engehalde	S-5-89	3,1	80	20	0	B	k. A.	VO
Ittigen	UK	Im Park	S-5-23	5,1	100	0	0	C	k. A.	VO
Köniz	UK	Liebefeld, Thomasweg	S-5-27	1,4	85	10	5	B	Konzeptphase	FS
Köniz	UK	Köniz, Zentrum Köniz Nord	S-5-33	4,3	65	30	5	B	Konzeptphase	FS
Köniz	UK	Liebefeld, Station/Schwarzenburgstrasse Süd	S-5-35	3,5	50	50	0	B	Konzeptphase	FS
Köniz	UK	Wabern, Station	S-5-36	3,4	75	25	0	B	Konzeptphase	FS
Köniz	UK	Nesslerenweg	S-5-37	5,0	100	0	0	C	in Realisierung	FS

Anhang

Verdichtungsgebiete Wohnen

Gemeinde	Raum- typ*	Standort	Nr.	Fläche total (ha)	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbei- ten (%)	Anteil Freiflä- che (%)	ÖV- GK	Stand Realisie- rung	KS
Münchenbuchsee	Z34	Löwenareal	S-5-39	2,2	60	40	0	B	Konzept- phase	FS
Münchenbuchsee	Z34	Bahnhof Kästliareal	S-5-40	2,2	80	20	0	B	Baubewil- ligung	FS
Münsingen	Z34	Bahnhof West ZPP B	S-5-42	5,1	50	50	0	B	Konzept- phase	ZE
Ostermundigen	UK	Lindendorf II	S-5-45	3,4	100	0	0	B	Konzept- phase	VO
Ostermundigen	UK	Bachweg	S-5-46	2,2	100	0	0	B	Konzept- phase	VO
Vechigen	ZN	Kern Boll Süd	S-5-50	4,0	90	10	0	B	Konzept- phase	FS
Worb	Z34	Rüfenacht West II	S-5-52	9,6	70	0	30	B	Konzept- phase	VO
Worb	Z34	Langenloh	S-5-53	7,4	40	20	40	B	Konzept- phase	VO
Worb	Z34	Worb Zentrum	S-5-55	53,3	40	20	40	B/C/D	Konzept- phase	VO **
Zollikofen	UK	Schützenstrasse	S-5-57	1,0	100	0	0	B	Baubewil- ligung	FS

Tab. 24 Verdichtungsgebiete Wohnen.

* Raumtyp gemäss RGSK II

Z1 = Zentrum 1. Stufe: Stadt Bern

UK = Urbane Kerngebiete der Agglomerationen (ohne Stadt Bern)

Z34 = Zentren 3. Stufe ausserhalb des urbanen Kerngebietes und Zentren 4. Stufe
in Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen

AE = Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen sowie übrige Zentren 4. Stufe

ZN = Zentrumsnahe ländliche Gebiete und intensiv touristisch genutzte Gebiete

k. A. = keine Abklärungen

** Koordinationsbedarf: Archäologisches Schutzgebiet

Anhang

Umstrukturierungsgebiete Arbeiten

Gemeinde	Raumtyp*	Standort	Nr.	kant. ESP	Fläche total (ha)	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Freifläche (%)	ÖV-GK	Stand Realisierung	KS	angerechnetes stbl. Potenzial**
Ferenbalm	ZN	Bahnhof Gümmenen	S-5-90	Nein	1,0	20	80	0	C	Konzeptphase	VO	WA
Laupen	Z34	Altes Bahnareal	S-5-38	Nein	3,3	10	70	20	C	Konzeptphase	VO	WA
Muri	UK	Gümligen Hofacker II	S-5-91	Nein	1,1	20	80	0	B	k. A.	VO	(W) (A)
Ostermündigen	UK	Bahnhof	S-5-43	Ja	4,1	30	70	0	B	Baubewilligung	FS	A
Worb	Z34	Areal Sägesser	S-5-54	Ja	2,6	40	50	10	B	Konzeptphase	VO	(A)

Tab. 25 Umstrukturierungsgebiete Arbeiten.

* Raumtyp gemäss RGSK II

Z1 = Zentrum 1. Stufe: Stadt Bern

UK = Urbane Kerngebiete der Agglomerationen (ohne Stadt Bern)

Z34 = Zentren 3. Stufe ausserhalb des urbanen Kerngebietes und Zentren

4. Stufe in Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen

AE = Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen sowie übrige Zentren

4. Stufe

ZN = Zentrumsnahe ländliche Gebiete und intensiv touristisch genutzte Gebiete

** wie folgt angerechnet:

W: Wohnanteil komplett, wenn vorher keine Wohnnutzung dabei

(W): Wohnanteil zu 50%, wenn vorher Wohnnutzung dabei

A: Arbeitsanteil komplett, wenn vorher keine Arbeitsnutzung dabei

(A): Arbeitsanteil zu 50%, wenn vorher Arbeitsnutzung dabei

Zentrumzonen und Mischzonen werden als Arbeiten und Wohnen gewertet

Anhang

Verdichtungsgebiete Arbeiten

Gemeinde	Raum- typ*	Standort	Nr.	kant. ESP	Fläche total (ha)	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbei- ten (%)	Anteil Freiflä- che (%)	ÖV- GK	Stand Realisie- rung	KS
Bern	Z1	Inselspital	S-5-11	Nein	19,2	5	75	20	B	Konzept- phase	VO
Bern	Z1	Wankdorf Nord I	S-5-06	Ja	10,7	20	50	30	A	in Realie- sierung	FS
Bern	Z1	Wankdorf Nord II	S-5-92		18,0	20	80	0	C/B	Konzept- phase	ZE
Bern	Z1	Guisanplatz/ Zeughausareal	S-5-18	Ja	3,9	0	80	20	B	in Realie- sierung	FS
Ittigen	UK	Zentrum Papiermühle	S-5-21	Nein	1,5	40	60	0	B	Konzept- phase	VO
Ittigen	UK	Papiermühle I	S-5-22	Nein	1,1	40	60	0	B	k. A.	VO
Ittigen	UK	Papiermühle II	S-5-24	Ja	2,9	0	100	0	C/B	k. A.	VO
Ittigen	UK	Papiermühle/ Worblaufen	S-5-25	Nein	1,3	0	100	0	D/C	k. A.	VO
Ittigen	UK	Worblaufen Station / Wor- blaufenstrasse	S-5-93		3,0	30	70	0	A	k. A.	VO
Ittigen	UK	Talgut	S-5-94		3,0	10	90	0	B	k. A.	ZE
Köniz	UK	Wabern, Bundesareal METAS	S-5-29	Nein	4,5	15	85	0	C	Konzept- phase	ZE
Köniz	UK	Liebefeld, ESP Bundesar- beitsplätze I	S-5-31	Ja	5,6	0	100,0	0	B	in Realie- sierung	FS
Köniz	UK	Niederwangen, Bahngässli	S-5-32	Nein	1,3	0	85,0	15	C	Konzept- phase	FS
Köniz	UK	Thörishaus, PaxVax Gra- fenried	S-5-26	Nein	4,3	20	80	0	C	Baubewil- ligung	ZE
Köniz	UK	Niederwangen, Wangenbrüg- gli II	S-5-28	Nein	1,5	30	50	20	B	Konzept- phase	VO
Köniz	UK	Liebefeld, Carba Nord	S-5-30	Nein	2,4	20	70	10	B	in Realie- sierung	FS
Muri	UK	Tannental I	S-5-95	Nein	2,8	80	20	0	D	Konzept- phase	VO
Rubigen	AE	Arbeiten-Kies- abbau	S-5-47	Nein	15,7	0	100	0	0	Konzept- phase	FS

Anhang

Verdichtungsgebiete Arbeiten

Gemeinde	Raum- typ*	Standort	Nr.	kant. ESP	Fläche total (ha)	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbei- ten (%)	Anteil Freiflä- che (%)	ÖV- GK	Stand Realisie- rung	KS
Zollikofen	UK	Meielen Süd	S-5-58	Ja	1,4	0	100	0	B	Konzept- phase	FS
Zollikofen	UK	Meielen Nord	S-5-59	Ja	3,8	0	100	0	A	Konzept- phase	ZE

Tab. 26 Verdichtungsgebiete Arbeiten.

* Raumtyp gemäss RGSK II

Z1 = Zentrum 1. Stufe: Stadt Bern

UK = Urbane Kerngebiete der Agglomerationen (ohne Stadt Bern)

Z34 = Zentren 3. Stufe ausserhalb des urbanen Kerngebietes und Zentren 4. Stufe
in Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen

AE = Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen sowie übrige Zentren 4. Stufe

ZN = Zentrumsnahe ländliche Gebiete und intensiv touristisch genutzte Gebiete

k. A. = keine Abklärungen

Anhang

Anhang 3 Vorranggebiete Wohnen und Arbeiten

Die Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung aus dem RGSK I sowie die neu von den Gemeinden in der Umfrage eingegebenen Gebiete wurden aus regionaler Sicht priorisiert (vgl. auch Kap. 5.1.1). Die Priorisierung stützt sich auf folgende Mindestanforderungen:

- Die Vorranggebiete weisen eine Mindestgrösse von 1 ha auf.
- Sie liegen in der Regel in Zentrumsgemeinden, dem urbanen Kerngebiet sowie in Gemeinden im Agglomerationsperimeter und der Entwicklungsachsen (Erfüllung Zielszenario und Vorgaben Kanton).
- Sie erfüllen die geforderte ÖV-Güteklasse gemäss Massnahmenblatt S4.
- Sie weisen eine geeignete Lage im Siedlungskörper auf (z. B. Baulücken, Ziel kompakter Siedlungen wird erfüllt).
- Die Vorranggebiete stehen nicht im Widerspruch zur regionalen Landschaftsplanung.
- Die Dimensionierung der Vorranggebiete steht im Verhältnis zum vorhandenen Siedlungskörper.

Zudem wurden folgende Eignungskriterien im Sinne einer Abwägung mitberücksichtigt:

- Fruchtfolgeflächen tangiert;
- Erschliessung mit dem MIV und LV;
- Gebiet gemäss Gefahrenkarte von Naturgefahren tangiert;
- Schutzgebiete und Inventare sowie Ortsbildschutz;
- Vorbehalte der Standortgemeinde;
- Verfügbarkeit.

Die genannten Punkte sind bei der weiteren Planung zu berücksichtigen und zu klären. Sie haben Auswirkungen auf den Koordinationsstand. Die Zuweisung der Koordinationsstände richten sich nach dem «Leitfaden Vorgaben RGSK» des Kantons (vgl. Tabelle 27).

Anhang

Thema	Koordinationsstand ¹		
	Vororientierung	Zwischenergebnis	Festsetzung
<i>Kriterium</i>	<i>Idee</i>	<i>Einigkeit über Vorgehen vorhanden</i>	<i>Erfolgte räumliche Interessenabwägung</i>
Perimeter	-	Ja	Ja
Fläche	Gemäss VA	Ja	Ja – RPG-konform
ÖV-Erschliessungsgüte	Gemäss VA	Wenn nötig, Massnahmen aufgezeigt	Wohnen EGK D, Arbeit EGK D / F ²
MIV	Gemäss VA	Wenn nötig, Massnahmen aufgezeigt	Kapazitätsnachweis Strasse ² , ggf. Massnahmen mit Strasseneigentümer geregelt.
LV-Erschliessung	Gemäss VA	Wenn nötig, Massnahmen aufgezeigt	Gute Erreichbarkeit ³
Einbindung in übergeordnete Verkehrsnetze (öV und LV)	Gemäss VA	Wenn nötig, Massnahmen aufgezeigt	Nachweis erbracht
Fruchtfolgeflächen FFF	Gemäss VA	Hinweis auf Konflikt	Gemäss MB A_06 und AHOP AGR ⁴
Naturgefahren	Gemäss VA	Hinweis auf Konflikt	Interessenabwägung gemäss MB D_03 und AHOP AGR 2009
Verfügbarkeit	Hinweis auf Eigentümer	Hinweis auf Eigentümer	Nachweis vorhanden
Schutzgebiete und Inventare: - BLN - Regionale Naturschutzgebiete - kommunale Schutzgebiete - Archäologie - etc.	Gemäss VA	Hinweis auf Konflikte und Aufführen der noch zu erfolgenden Tätigkeiten	Interessenabwägung
Ortsbildschutz	Gemäss VA	Hinweis auf Konflikt	Interessenabwägung
Bestehende Siedlungsstruktur	Gemäss VA	Gemäss VA	Interessenabwägung

Tab. 27 Minimalanforderungen an die Koordinationsstände (Quelle: Handbuch RGSK).

Der auf Basis der Vorgaben des kantonalen Richtplans errechnete theoretische Wohnbaulandbedarf der jeweiligen Standortgemeinde ist ebenfalls in die Priorisierung eingeflossen. Das hat zur Folge, dass im RGSK II nicht alle Gebiete berücksichtigt werden können. Diese Gebiete können dennoch auf kommunaler Ebene weiterverfolgt werden, sofern die Gemeinde weitere Einzonungen vornehmen darf.

Bei den nachfolgend ausgewiesenen Flächen handelt es sich um Planungspereimeter. Die angegebenen Anteile Wohnen, Arbeiten und Freiflächen basieren auf aktuellen Einschätzungen der Gemeinden. Zum Teil ergeben sich auch Abweichungen zu kommunalen planerischen Überlegungen. Die Angaben zu diesen Potenzialflächen sind zwangsläufig mit Unsicherheiten behaftet. Ihre Weiterentwicklung ist gebietsweise durch vertiefte Konzepte zu präzisieren. Gemäss den Vorgaben des Kantons braucht es für das Erreichen des Koordinationsstands «Festsetzung» eine umfassende Interessensabwägung. Die Festlegung des Koordinationsstands sind nachfolgender Tabelle zu entnehmen.

Anhang

Vorranggebiete Siedlungserweiterung, Schwerpunktnutzung Wohnen

Gemeinde	Raum- typ*	Standort	Nr.	Fläche total (ha)	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbei- ten (%)	Anteil Frei- fläche (%)	FFF	ÖV- GK	KS	Koordinationsbedarf
Belp	Z34	Müli	S-4-01	7,6	100	0	0	ja	C	ZE	Verfügbarkeit nicht gewährleistet
Bern	Z1	Viererfeld	S-4-02	8,5	80	10	10	ja	B	FS	Abstimmung voraussichtlich im Frühling 2016
Bern	Z1	Saali/Dennigkofen	S-4-03	47,4	20	20	60	ja	B	VO	Verfügbarkeit politisch nicht konsolidiert, Erschliessung MIV (Anschluss Worbstrasse), allfällige Entwicklung im Gesamtzusammenhang Bern Ost mit Nachbargemeinden behandeln
Bern	Z1	Bern West	S-4-64	60,0	40	10	50	ja	C/B	VO	Verfügbarkeit politisch nicht konsolidiert, Erschliessung, LV, Landschaftsbild/Ortsbildschutz
Biglen	ZN	Dättlig I	S-4-04	1,2	100	0	0	nein	C	VO	Verfügbarkeit nicht gewährleistet
Bolligen	UK	Hüenerbühl	S-4-06	3,8	100	0	0	ja	B	VO	Erschliessung MIV schwierig, Naturlandschaft
Bowil	ZN	Oberhofen	S-4-07	3,5	50	30	20	ja	C	ZE	Ortsbild muss speziell beachtet werden
Freimettigen	ZN	Neuschlössli/Dorfstrasse	S-4-66	1,5	80	20	0	ja	D/E	VO	Erschliessung ÖV, Koordination Entwicklung mit Konolfingen
Grosshöchstetten	AE	Fankhausermatte	S-4-09	1,0	100	0		ja	C	VO	Verfügbarkeit nicht gewährleistet, Erschliessung ÖV
Grosshöchstetten	AE	Weier Nord	S-4-65	3,1	80	0	20	ja	D	VO	Erschliessung ÖV
Ittigen	UK	Chappelischer a	S-4-11	8,8	90	10	0	ja	C	FS	
Ittigen	UK	Chappelischer b	S-4-12	2,6	80	20	0	ja	C	FS	
Jegenstorf	AE	Kirche-Schloss	S-4-13	4,1	100	0	0	ja	B/C	VO	Abhängigkeit zu RBS-Bahnhof, Verfügbarkeit nicht gewährleistet
Kehrsatz	AE	Bleikematt I	S-4-14	8,7	100	0	0	ja	C/B	FS	UeO Erarbeitung 2015 geplant

Anhang

Vorranggebiete Siedlungserweiterung, Schwerpunktnutzung Wohnen

Gemeinde	Raum- typ*	Standort	Nr.	Fläche total (ha)	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbei- ten (%)	Anteil Frei- fläche (%)	FFF	ÖV- GK	KS	Koordinationsbedarf
Kehrsatz	AE	Luchli	S-4- 15	2,2	100	0	0	nein	C	ZE	Umzonung notwendig (aktuell ZÖN)
Kehrsatz	AE	Chilchacher	S-4- 67	2,0	60	40	0	nein	B	ZE	Abhängigkeit Sanierung Anschluss MIV
Köniz	UK	Köniz, Weid- weg	S-4- 18	2,8	100	0	0	nein	C/B	ZE	nicht prioritär gemäss Einschätzung Gemeinde
Köniz	UK	Landorf	S-4- 20	10,5	60	0	40	ja	C	VO	Verfügbarkeit nicht gewährleistet, Vorbehalt Gemeinde/Bevölkerung
Laupen	Z34	Bösingerfeld	S-4- 24	13,6	70	0	30	ja	C/D	ZE	Verfügbarkeit nicht gewährleistet
Laupen	Z34	Hirsried Wohnüber- bauung Etappe 2	S-4- 26	2,2	85	10	5	ja	E	VO	Vorgeprüft, bei Kanton i.O., Erschliessung ÖV
Mattstet- ten	ZN	Mattstetten Dorf	S-4- 68	1,4	80	20	0	ja	D	VO	Erschliessung ÖV
Moossee- dorf	Z34	Äbnit/Bifang	S-4- 28	8,8	80	20	0	ja	C	VO	Landschaftsbild, Verfüg- barkeit nicht gewähr- leistet
Moossee- dorf	Z34	Moosbühl	S-4- 29	5,1	60	10	30	ja	B	ZE	archäolog. Schutzzone
Mühle- thurnen	ZN	Mühle- thurnen	S-4- 32	1,1	100	0	0	ja	C	ZE	Teilgebiet bei Kanton zur Einzonung hängig
München- buchsee	Z34	Unterfeld	S-4- 33	10,0	50	50	0	ja	C	ZE	kein weiterer Koordina- tionsbedarf bekannt
München- buchsee	Z34	Kipfgasse	S-4- 34	5,7	60	20	20	ja	C	VO	Erhaltungszone und Ortbildschutzgebiet; Obstgarten im Inventar
München- buchsee	Z34	Laubberg	S-4- 35	4,8	80	0	20	ja	C	ZE	kein weiterer Koordina- tionsbedarf bekannt
Münsin- gen	Z34	Ochsematte	S-4- 36	4,6	70	0	30	ja	C	VO	Verfügbarkeit nicht gewährleistet
Muri	UK	Schürmatt	S-4- 38	9,9	80	20	0	ja	B	ZE	OPR 2012 abgelehnt, Ortsbild
Muri	UK	Saali/Dennig- kofen	S-4- 41	7,4	20	20	60	ja	C	VO	politisch nicht konsoli- diert, Abhängigkeit zu Enpassbeseitigung A6 und Bern Ost, allfällige Entwicklung im Gesamt- zusammenhang Bern Ost mit Nachbargemein- den behandeln

Anhang

Vorranggebiete Siedlungserweiterung, Schwerpunktnutzung Wohnen

Gemeinde	Raum- typ*	Standort	Nr.	Fläche total (ha)	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbei- ten (%)	Anteil Frei- fläche (%)	FFF	ÖV- GK	KS	Koordinationsbedarf
Muri	UK	Gümligen- moos	S-4- 69	4,0	80	20	0	teil- wei- se	C	VO	Erschliessung MIV (Anschluss Muri)
Neuenegg	Z34	Thörishaus Talstrasse	S-4- 42	6,1	75	25	0	ja	B/C	ZE	HWS-Massnahmen in Umgebung erforderlich, Lärmschutz (entlang Autobahn: Gewerbe- zone; restliche Fläche: Wohn-/Mischnutzung)
Ostermun- digen	UK	Saali/Dennig- kofen	S-4- 45	36,3	20	20	60	ja	D/C	VO	Vorbehalt Gemeinde, Erschliessung MIV (Anschluss Worbstras- se), allfällige Entwick- lung im Gesamtzusam- menhang Bern Ost mit Nachbargemeinden behandeln
Riggisberg	AE	Schwarzen- burgstrasse	S-4- 46	1,1	50	50	0	nein	E	VO	Verfügbarkeit nicht gewährleistet, Erschliessung ÖV
Rubigen	AE	Hölzliacher	S-4- 48	6,7	50	50	0	ja	D/C	FS	
Rubigen	AE	Zunacher III	S-4- 49	2,9	90	10	0	ja	C	FS	
Schwar- zenburg	Z34	Voremberg	S-4- 70	4,0	80	20	0	teil- wei- se	0	VO	Erschliessung ÖV
Stettlen	AE	Bernstrasse (III/IV)	S-4- 51	3,0	100	0	0	ja	B	VO	Vorbehalt Gemeinde
Stettlen	AE	Bernstrasse Nord	S-4- 52	1,3	100	0	0	ja	B	VO	Ortsbild, Vorbehalt Gemeinde
Toffen	AE	Grossmatt	S-4- 53	4,7	100	0	0	ja	C	VO	Grundwasserfassung auf Areal, Naturgefahren
Urtenen- Schönbühl	Z34	Reckholder	S-4- 54	8,9	90	10	0	ja	C/B	VO	Naturlandschaft, Erschliessung MIV, Verfügbarkeit, Vorbehalt Bevölkerung
Urtenen- Schönbühl	Z34	Holzmatt	S-4- 71	2,4	100	0	0	ja	D	ZE	Erschliessung ÖV
Wichtrach	AE	Baumrüti	S-4- 56	1,7	80	20	0	ja	C/B	ZE	politisch nicht konsoli- diert (Priorisierung)

Anhang

Vorranggebiete Siedlungserweiterung, Schwerpunktnutzung Wohnen

Gemeinde	Raum- typ*	Standort	Nr.	Fläche total (ha)	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbei- ten (%)	Anteil Frei- fläche (%)	FFF	ÖV- GK	KS	Koordinationsbedarf
Wichtrach	AE	Fuhrenweg	S-4- 72	2,5	80	20	0	ja	D	VO	Erschliessung ÖV, poli- tisch nicht konsolidiert (Priorisierung), Verfüg- barkeit
Wohlen	AE	Stägmatt	S-4- 58	1,5	100	0	0	ja	B	FS	
Wohlen	AE	Schulgasse	S-4- 59	1,4	70	0	30	ja	C	FS	
Wohlen	AE	Areal Hub- acher	S-4- 73	2,9	80	0	20	ja	C/D	FS	
Wohlen	AE	Südlich Schulanlage	S-4- 74	3,4	90	0	10	ja	D	ZE	Erschliessung ÖV
Worb	Z34	Bächumatt	S-4- 60	7,5	40	20	40	ja	C/D	FS	Gefährdung gemäss Gefahrenkarte
Worb	Z34	Rüfenacht West I	S-4- 61	1,1	60	0	40	ja	B	FS	
Worb	Z34	Alpacher	S-4- 75	1,7	100	0	0	ja	C	FS	
Worb	Z34	Lindhalden- strasse	S-4- 76	1,6	100	0	0	nein	D	VO	Erschliessung ÖV
Zollikofen	UK	Steinibach- grube	S-4- 77	2,5	100	0	0	nein	B	FS	

Tab. 28 Übersicht Vorranggebiete Siedlungserweiterung, Schwerpunktnutzung Wohnen.

* Raumtyp gemäss RGSK II

Z1 = Zentrum 1. Stufe: Stadt Bern

UK = Urbane Kerngebiete der Agglomerationen (ohne Stadt Bern)

Z34 = Zentren 3. Stufe ausserhalb des urbanen Kerngebietes und Zentren 4. Stufe
in Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen

AE = Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen sowie übrige Zentren 4. Stufe

ZN = Zentrumsnahe ländliche Gebiete und intensiv touristisch genutzte Gebiete

Anhang

Vorranggebiete Siedlungserweiterung, Schwerpunktnutzung Arbeiten

Gemeinde	Raum- typ*	Standort	Nr.	Fläche total (ha)	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbei- ten (%)	Anteil Frei- fläche (%)	FFF	ÖV-GK	KS	Koordinations- bedarf
Belp	Z34	Viehweid Nord	S-4-78	6,9	0	100	0	ja	E	ZE	Planung wird im Rahmen der kom- menden OP-Revi- sion angegangen
Bolligen	UK	Wegmühle	S-4-05	7,4	20	80	0	ja	C/B	VO	Schutzgebiet (ISOS) betroffen
Bowil	ZN	Moos	S-4-08	3,9	10	70	20	ja	D/C	ZE	mittlere Gefähr- dung Überschwem- mung gemäss Gefahrenkarte
Grosshöch- stetten	AE	Trogmatt	S-4-10	1,4	40	40	20	ja	C	ZE	Grundwasser- schutzgebiet, Verfügbarkeit nicht gewährleistet
Grosshöch- stetten	AE	Schwandi	S-4-79	3,0	10	90	0	ja	E	VO	Verfügbarkeit, poli- tisch noch nicht konsolidiert
Grosshöch- stetten	AE	Felderkrei- sel	S-4-91	1,0	0	0	100	ja	D/E	VO	Bedarf nicht geklärt
Kiesen	ZN	Dammacker	S-4-16	1,3	0	100	0	ja	D	VO	Bedarf nicht geklärt
Köniz	UK	Oberwan- gen, Hale- Reinhardere	S-4-19	1,8	0	100	0	ja	D	ZE	gemäss Einschät- zung Gemeinde nicht prioritär
Köniz	UK	Wabern, Balsigergut	S-4-21	7,8	30	70	0	ja	C	FS	kein weiterer Koordinations- bedarf Region (Erschliessung ÖV mit Verlängerung Tram 9 im RGSK II enthalten)
Konolfingen	Z34	Nestlé Nord	S-4-80	4,8	20	80	0	ja	C	ZE	kein weiterer Koor- dinationsbedarf bekannt
Laupen	Z34	Oberau Gewerbe- zone	S-4-93	2,0	0	100	0	ja	-	VO	Bedarf nicht geklärt, Erschlie- ssung ÖV
Laupen	Z34	Hirsried	S-4-25	2,7	10	85	5	ja	E	VO	Bedarf nicht geklärt,
Moosseedorf	Z34	Burgermoos	S-4-31	2,0	0	100	0	ja	C	FS	Störfall
Moosseedorf	Z34	Sederfeld/ Lochacher	S-4-27	9,7	0	100	0	ja	D	VO	Wildtierkorridor, Verfügbarkeit nicht gewährleistet, MIV (Autobahnan- schluss Schönbühl)

Anhang

Vorranggebiete Siedlungserweiterung, Schwerpunktnutzung Arbeiten

Gemeinde	Raum- typ*	Standort	Nr.	Fläche total (ha)	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbei- ten (%)	Anteil Frei- fläche (%)	FFF	ÖV-GK	KS	Koordinations- bedarf
Moosseedorf	Z34	Moos-Ost	S-4-30	8,8	0	100	0	nein	0/D	VO	bestehender Waffenplatz, Erschliessung ÖV, Verfügbarkeit nicht gewährleistet
Moosseedorf	Z34	Moos-West	S-4-81	7,9	0	100	0	ja	D	VO	Verfügbarkeit
Moosseedorf	Z34	Loupena- cher	S-4-82	2,9	20	80	0	ja	D	VO	Verfügbarkeit
München- buchsee	Z34	Buechlimatt Deponie	S-4-83	4,6	0	100	0	ja	0/E	VO	Altlasten, Erschliessung ÖV
Muri	UK	Gümligen- feld	S-4-37	1,7	0	100	0	ja	C	VO	Erschliessung MIV (Anschluss Muri)
Muri	UK	Tannental II	S-4-84	2,2	0	100	0	ja	C	VO	kein weiterer Koor- dinationsbedarf bekannt
Muri	UK	Gümligen Hofacker	S-4-39	3,4	20	80	0	ja	B	VO	politische Konsoli- dierung im Rahmen aktueller kommu- naler Planung
Neuenegg	Z34	Louelemoos	S-4-43	2,9	50	50	0	ja	D	ZE	Reserve für Schul- erweiterung (ZÖN), Erschliessung ÖV
Ostermundi- gen	UK	Ostermundi- gen Nord	S-4-44	40,5	0	60	40	ja	C	VO	SAZ, Vorbehalt Gemeinde, MIV (Bolligenstrasse)
Riggisberg	ZN	Gurnigelbad	S-4-47	3,8	10	90	0	nein	0	ZE	Spezialfall. Vorranggebiet Tourismus, Kultur- landschaft, UeO in Vernehmlassung, Erschliessung ÖV
Rubigen	AE	Chäppeli	S-4-85	2,2	0	100	0	ja	0	ZE	ÖV-Erschliessung
Urtenen- Schönbühl	Z34	Dorniacher/ Grubenstra- sse	S-4-55	4,1	30	70	0	ja	D	ZE	Gebiet vorgeprüft bei AGR, Ver- fügbarkeit nicht gewährleistet
Urtenen- Schönbühl	Z34	Gewerbe- park	S-4-86	3,4	0	100	0	nein	C/D	VO	MIV, Verfügbarkeit nicht gewährleistet
Wichtrach	AE	Brückenweg	S-4-87	1,8	5	95	0	ja	E/D	VO	Verfügbarkeit nicht gewährleistet
Wichtrach	AE	Leuere	S-4-92	1,2	0	100	0	ja	D	FS	Spezialfall Polo- sportanlage
Wohlen	AE	Kappelen- feld	S-4-88	5,0	30	50	20	ja	B	VO	Verfügbarkeit nicht gewährleistet
Worb	Z34	SBB Ost	S-4-89	3,1	0	100	0	ja	C	VO	Schutzgebiet

Anhang

Vorranggebiete Siedlungserweiterung, Schwerpunktnutzung Arbeiten

Gemeinde	Raum- typ*	Standort	Nr.	Fläche total (ha)	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbei- ten (%)	Anteil Frei- fläche (%)	FFF	ÖV-GK	KS	Koordinations- bedarf
Worb	Z34	Worbboden Nord	S-4-90	9,1	0	100	0	ja	C/D	VO	Bedarf, politische Konsolidierung Gemeinde
Zollikofen	UK	Meielen Ost	S-4-62	8,8	0	100	0	ja	B/A	VO	Erschliessung MIV (Halbanschluss Grauholz), LV

Tab. 29 Übersicht Vorranggebiete Siedlungserweiterung, Schwerpunktnutzung Arbeiten.

* Raumtyp gemäss RGSK II

Z1 = Zentrum 1. Stufe: Stadt Bern

UK = Urbane Kerngebiete der Agglomerationen (ohne Stadt Bern)

Z34 = Zentren 3. Stufe ausserhalb des urbanen Kerngebietes und Zentren 4. Stufe
in Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen

AE = Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen sowie übrige Zentren 4. Stufe

ZN = Zentrumsnahe ländliche Gebiete und intensiv touristisch genutzte Gebiete

Anhang

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Pool

Gemeinde	Raum- typ*	Standort	Fläche total (ha)	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbei- ten (%)	Anteil Freiflä- che (%)	FFF	ÖV- GK	Koordinationsbedarf
Belp	Z34	Stöcklimatt/ Chilchacher	22,2	50	50	0	ja	C/D	Erschliessung MIV
Grosshöchs- tetten	AE	Schönegg- weg West	1,2	100	0	0	ja	D	Erschliessung ÖV
Grosshöchs- tetten	AE	Stägmatt West	1,9	100	0	0	ja	D	Erschliessung ÖV
München- buchsee	Z34	Lindenweg	4,1	90	0	10	ja	C	Schutzobjekte
München- buchsee	Z34	Bodenacher	2,5	90	0	10	ja	C	Grundwasserschutzgebiet
Rubigen	AE	Hüsi II	1,3	90	10	0	ja	D	Erschliessung ÖV
Rubigen	AE	Zunacher I	4,7	100	0	0	ja	D	Naturgefahren, Erschliessung ÖV
Urtenen- Schönbühl	Z34	Kirchgässli	1,9	100	0	0	ja	B	Vorbehalt MIV-Erschliessung
Wichtrach	AE	Rüti	1,7	80	20	0	ja	C	Verfügbarkeit, Altlasten
Wichtrach	AE	Kirchstrasse	1,5	60	40	0	ja	D	Erschliessung ÖV, Verfügbarkeit

Tab. 30 Übersicht Vorranggebiete Siedlungserweiterung Pool.

* Raumtyp gemäss RGSK II

Z1 = Zentrum 1. Stufe: Stadt Bern

UK = Urbane Kerngebiete der Agglomerationen (ohne Stadt Bern)

Z34 = Zentren 3. Stufe ausserhalb des urbanen Kerngebietes und Zentren 4. Stufe
in Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen

AE = Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen sowie übrige Zentren 4. Stufe

ZN = Zentrumsnahe ländliche Gebiete und intensiv touristisch genutzte Gebiete

Anhang

Folgende Siedlungserweiterungsgebiete nach 2030 sind noch nicht im RGSK II festgesetzt und nicht Bestandteil des Massnahmenblatts S 4:

Gemeinde	Raumtyp*	Standort	Fläche total (ha)	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeten (%)	Anteil Freifläche (%)	FFF	ÖV-GK	Koordinationsbedarf
Köniz	UK	Wabern, Weyergut	10,6	15	0	85	ja	C	Planung gescheitert, Widerstand Bevölkerung
Köniz	UK	Blinzernplateau	34,0	25	0	75	ja	B	Vorbehalt Gemeinde, Widerstand Bevölkerung, Erschliessung MIV
Muri	UK	Gümligenfeld III	26,0	n.b.	n.b.	n.b.	ja	C/D	Vorbehalt Gemeinde, Widerstand Bevölkerung
Stettlen	AE	Bernstrasse (I/II)	10,6	70	0	30	ja	B	Naturlandschaft, Planung gescheitert, Vorbehalt Gemeinde, Verfügbarkeit nicht gewährleistet
Zollikofen	UK	Steinibachmatte	7,9	100	0	0	ja	B	Vorbehalt Gemeinde/Bevölkerung

Tab. 31 Übersicht Siedlungserweiterungsgebiete nach 2030.

- * Raumtyp gemäss RGSK II
- Z1 = Zentrum 1. Stufe: Stadt Bern
- UK = Urbane Kerngebiete der Agglomerationen (ohne Stadt Bern)
- Z34 = Zentren 3. Stufe ausserhalb des urbanen Kerngebietes und Zentren 4. Stufe in Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen
- AE = Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen sowie übrige Zentren 4. Stufe
- ZN = Zentrumsnahe ländliche Gebiete und intensiv touristisch genutzte Gebiete

Anhang

Anhang 4 Angebot an P + R- und B + R-Anlagen

Region	TU	P + R	B + R
Sektoren Bern/Köniz			
Bahnhof Bern*	SBB	0	3'540
Bern Europaplatz*	SBB/ BLS	k.A.	90
Bern Brünnen	BLS	0	150
Bern Bümpliz Nord*	BLS	65	42
Bern Bümpliz Süd*	SBB	32	91
Bern Stöckacker	BLS	0	10
Bern Wankdorf*	SBB	8	308
Bern Weissenbühl*	BLS	0	8
<i>Gasel</i>	BLS	15	24
Köniz Bahnhof*	BLS	12	93
Liebefeld*	BLS	0	13
<i>Mittelhäusern</i>	BLS	0	20
<i>Moos</i>	BLS	8	24
<i>Niederscherli*</i>	BLS	3	90
<i>Niederwangen*</i>	SBB	0	13
<i>Oberwangen</i>	SBB	7	7
<i>Thörishaus Dorf*</i>	SBB	5	14
<i>Thörishaus Station</i>	SBB	12	18
Wabern	BLS	8	28
Total		175	4'583
Sektor Nord			
Fraubrunnen	RBS	40	150
Grafenried	RBS	29	100
Jegenstorf*	RBS	60	430
Moosseedorf	RBS	0	110
<i>Münchenbuchsee*</i>	SBB	87	213
Oberzollikofen	RBS	0	67
Schönbühl-SBB	SBB	50	45
Schönbühl-RBS*	RBS	0	140
Untierzollikofen*	RBS	0	130
Urtenen*	RBS	8	60
Zollikofen	RBS/ SBB	13	249
Total		279	1'694
Sektor Ost			
Boll-Utzigen	RBS	12	90
Bolligen*	RBS	0	60
Deisswil*	RBS	25	20
Ittigen*	RBS	0	30
Ostermundigen*	SBB	42	200
Papiermühle*	RBS	0	100
Stettlen*	RBS	0	50
Vechigen	RBS	2	10
Worb SBB*	SBB	40	56
Worb-Dorf*	RBS	80	200
Worboden	RBS	20	60
Worblaufen	RBS	19	100
Total		240	976

Region	TU	P + R	B + R
Sektor Südost			
Bigenthal	BLS	4	15
Biglen	BLS	18	50
Bowil*	SBB	24	60
Brenzikofen*	BLS	8	49
Grosshöchstetten	BLS	8	90
Gümligen*	SBB	35	183
<i>Kiesen*</i>	SBB	73	190
Konolfingen*	SBB	78	250
<i>Münsingen*</i>	SBB	74	637
Oberdiessbach*	BLS	18	120
<i>Rubigen*</i>	SBB	39	165
Stalden i.E.	BLS	10	12
Tägertschi*	SBB	28	28
Walkringen	BLS	16	36
<i>Wichtrach*</i>	SBB	42	155
Zäziwil*	SBB	26	45
Total		501	2'085
Sektor Süd			
<i>Belp*</i>	BLS	55	390
<i>Belp-Steinbach</i>	BLS	16	70
<i>Kaufdorf</i>	BLS	33	50
<i>Kehrsatz</i>	BLS	30	80
<i>Kehrsatz-Nord*</i>	BLS	0	30
<i>Lanzenhäusern*</i>	BLS	11	45
<i>Schwarzenburg</i>	BLS	19	190
<i>Schwarzwasserbr.</i>	BLS	0	5
<i>Thurnen*</i>	BLS	32	70
<i>Toffen</i>	BLS	9	100
Total		205	1'030
Sektor West			
Ferenbalm-Gurbrü	BLS	30	30
<i>Gümmenen</i>	BLS	133	80
<i>Laupen*</i>	SBB	60	160
<i>Neuenegg</i>	SBB	0	38
Riedbach	BLS	17	30
Rosshäusern	BLS	20	60
Total		260	398

Tab. 32 Angebot an P + R- und B + R-Anlagen bei S-Bahn-Haltestellen (2015/16).

* B + R-Anlagen mit Auslastungsgrad > 80 Prozent oder Handlungsbedarf gemäss regionaler Velo-netzplanung und STEK 2016; weiterer Handlungsbedarf bei Bushaltestellen gemäss Velonetzplanung: Meikirch (Weissenstein und Postplatz).

Kursiv: beitragsberechtigzte Haltestellen für zusätzliche P+R-Plätze gemäss Strassennetzplan

Anhang

**Anhang 5 Umsetzungsreporting Massnahmen AP V + S
Bern I und II**

A1 - INFRASTRUKTURELLE A-MASSNAHMEN (A-LISTE) DER 1. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 1. Generation, Kapitel 3.3

	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

		Investitionskosten				Kosten-stand Bundes-betrag	Umsetzungsreporting									
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (1.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (1.G.)	Angaben Einreichung Agglomeration (1.G)		Überprüfung Bund und Leistungsvereinbarung	Aktueller Stand		Jahr aktuellste Kosten-schätzung (JJJJ)	Kosten (2005 exkl. MWST)	Leistungsvereinbarung	Baubeginn/ Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungsstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)
				Kosten Investition	Priorität ABC		Kosten (2005 exkl. MWST)	Priorität ABC								
G	0351 Bern	351.008	53	Verkehrssanierung Worb	54.00	A	57.69	A	73.7	2016	20.19	2016	2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Das Massnahmenpaket beinhaltet 6 Einzelmassnahmen, mit teils Abhängigkeiten zu Gemeindeprojekten oder zu privaten Investoren, liegen verschiedenen Papiermühe an Bau.
G	0351 Bern	351.010	0	Verträgliches Strassennetz (Umsetzung nach Berner Modell)	20.00	A	17.14	A	28.193	2016	6.00	ab 2015	ab 2016	keine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
G	0351 Bern	351.014	0	Umstellung Buslinie 10 nach KÖntz/Schiern	100.00	A	89.33	A	174.31	2014	31.27	offen	offen	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Volkenschied	Weitere Vorgehen offen, im Moment kein neuer Volksentscheid zum Tram absehbar. Angebotserfolg im 2017 wird für die Linie 10 AdK Konz an den mittel- und langfristigen Lösungen zuzurechnen
G	0351 Bern	351.015	0	Tram Ostermundigen/Rüti	132.00	A	123.22	A	277.49	2014	43.13	offen	offen	keine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Volkenschied	Der Gesamtschweizer Verkehrsplan ist in der Abstimmung abgelehnt. Nicht der Zustimmung in erneueter kommunalen Volksabstimmung im April 2016 wird das Projekt nun vom Kanton neu aufgelegt.
G	0351 Bern	351.017	0	Einflechtung Wylerfeld	100.00	A	93.35	A	270.58	2015	32.67	2016	2022	keine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
G	0351 Bern	351.027	22	Bern: Erhöhung Verkehrssicherheit Thunstrasse - Bucherplatz	8.00	A	6.86	A	39	2016	2.40	2018	2020	keine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Wesentliche planerische Änderung der Massnahme	Gesamtanierung inkl. Glasanierung mit Trogsanierung, Schienenanpassungen, Dienstleistungsverbindung und behindertengerechten Tramhaltestellen. Erweiterung des Perimeters (von Thunstrasse West bis Freudenbergplatz).
G	0351 Bern	351.028	23	Bern: Erhöhung Verkehrssicherheit Nordring	6.00	A	5.14	A	5.14	2016	1.80	ab 2016	ab 2016	keine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Leichte planerische Änderung der Massnahme	Aufteilung in Teilmassnahmen und Umsetzung eines ersten Teils Soformmassnahmen. Verkehrsroute im April 2016.
G	0351 Bern	351.032	41	Bern: Velostation Bahnhof Bern	12.00	A	10.06	A	110	2016	3.52	ab 2012	ab 2016	im SOLL	Leichte planerische Änderung der Massnahme	Massnahme Velostation Schwarzpost konnte deutlich günstiger realisiert werden, diesbeil. Aufteilung in weitere Teilmassnahmen beantragt.
G	0351 Bern	351.046		Konzept LV_A-Liste	19.50	0	16.71	A	18.87	2016	5.85	ab 2017	ab 2017	keine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Leichte planerische Änderung der Massnahme	Laufende Aktualisierung und Umsetzung. Massnahmen Veloparkierung teilweise bereits umgesetzt (Bahnhof Belp). Massnahmen Netzücken demnächst. Finanzierungsvereinbarung.

Ae1 - A-EIGENLEISTUNGEN DER 1. GENERATION
 vgl. Leistungsvereinbarung 1. Generation, Kapitel 3.2

Legende

ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen

ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend

vom ARE ausgefüllt

		Investitionskosten					Umsetzungsreporting							
KI	Agglomeration (2000)	ARE-Code (1.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (1.G)	Massnahme	Kosten Investitionen	Priorität/ABC	Überprüfung Bund und Leistungsvereinbarung	Aktueller Stand		Umsetzungsstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	ARE-Code (2.G)	Weiterentwicklung/Kontrollierung
								Angaben Einreichung Agglomeration (1.G.)	Priorität/ABC					
G	0351 Bern	351.007	55	Neugestaltung Verkehrsnoten Papiermühle Ittigen	3.60	A	Ae	3.6	2016	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Gesamtpaket (ohne Teil Eigenleistung) ist Bestandteil Verrätliches Strassennetz, siehe A1.		Controlling
G	0351 Bern	351.030	25	Paket Querungshilfen und Trottoirabsenkungen	6.00	A	Ae	k.A.	k.A.	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Laufende Umsetzung / Querungshilfen und Trottoirabsenkungen im Umfang von 6 Mio. abgeschlossen (2005 - 2015)		Controlling
G	0351 Bern	351.031	31	Paket Verkehrsberuhigung und Platzgestaltungen	12.00	A	Ae	k.A.	k.A.	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Laufende Umsetzung / Verkehrsberuhigung und Platzgestaltung im Umfang von 12 Mio. abgeschlossen (2005 - 2015)		Controlling
G	0351 Bern	351.044	0	Beiträge an Parkplätze (P+R), S-Bahn-Konzept	7.00	A	Ae	5	k.A.	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Laufende Aufgabe, wird den Bedürfnissen laufend angepasst.	0351.2.096	V-KM 1

AV1/BV1 - NICHT DURCH DEN INFRASTRUKTURFONDS MITFINANZIERBARE MASSNAHMEN - VERKEHR DER 1. GENERATION
 vgl. Leistungsvereinbarung 1. Generation, Kapitel 3.1

	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

		Investitionskosten						Umsetzungsreporting				Weiterentwicklung /Kontrollierung				
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (1.G.)	Massnahme - Nr. (Agglo) (1.G.)	Massnahme	Kosten Investitionen	Priorität ABC	Zeithorizont (Beginn der Umsetzung)	Aktueller Stand		Umsetzungsbeginn (JJJ)	Inbetriebnahme (JJJ)	Umsetzungsstand	Begründung	ARE-Code (2.G.)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)	
								Überprüfung Bund und Leistungsvereinbarung	Jahr aktuellste Kostenschätzung inkl. Teuerung (Mo.)							
G	0351 Bern	351.004	24	Verkehrsbeeinflussungssystem Auslastbarkeit	80,00	k.A.	bis 2014									
G	0351 Bern	351.011	54	Brennarten: Instandstellung Felsenaufrücke	3.50	B	bis 2014	3.7	2016	ca. 2027	2028	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Nicht gesicherte Finanzierung - Politik		Ursprüngliche Federführung TBA Kanton Bern, 2008 Wechsel zum ASTRA als laufendes Projekt -> Definitive Abstandnahme TAB Bern befindet sich bezüglich Felsenaufrücke im Massnahmenkonzept und Strategieplanung bis 2028. Umsetzung bei Brückenersatz.	
G	0351 Bern	351.029	24	Paket Optimierung Lichtsignalanlagen	5.00	A	bis 2014	5.6	2016	Daueraufgabe	laufend	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen		laufende Umsetzung, im Rahmen Ersatz von Steuergeräten/Aussenanlagen und Neuanschaffung Verkehrsschilder, LSA-ist-Aufnahme abgeschlossen; LSA-Strategie Stadt Bern in Erarbeitung	
G	0351 Bern	351.045	61	Paket kombinierte Mobilität (Zentrale, Internet, Call-abake, City-Logistik)	8.00	A	bis 2014	9.0	2016	2006	2007	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen		umgesetzt: Valostation Milchlässli, Erweiterung oberird. Angebot Velostellplätze BfH Bern; in Arbeit: Erweiterung der Veloparkierung BfH Bern, Veloverlehsystem, Velohaustierdienst	
G	0351 Bern	351.208	B22	Parkplatzbewirtschaftung	k.A.	k.A.	bis 2014	k.a.	k.a.	Daueraufgabe	laufend	im SOLL	Massnahme umgesetzt		Parkplatzbewirtschaftung als Dauerprozess; Entwurf Parkplatzkonzept im Rahmen STEK 2016 liegt	

B1 - B-MASSNAHMEN DER 1. GENERATION
vgl. Leistungsvereinbarung 1. Generation Kapitel 3.4

	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend vom ARE ausgefüllt

		Investitionskosten										Umsetzungsreporting				
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (1.G.)	Massnahme-Nr. (Agglo) (1.G.)	Massnahme	Angaben Einreichung Agglomeration		Überprüfung Bund und Leistungsvereinbarung		Aktueller Stand		Inbetriebnahme (JJU)	Umsetzungsstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	ARE-Code (2.G.)	Weiterentwicklung/Konkretisierung
					Kosten Investitionen	Priorität ABC	Kosten (2005 inkl. MWSt)	Priorität ABC	Aktuelle Kosten-schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kosten-schätzung (JJU)						
G	0351 Bern	351.006	52-2	Ausbau Bolligenstrasse (abhängig vom Wanderplatz)	13.50	A	11.57	B	23	2016	2020	kleine zeill. Verzögerung (<4 Jahre)	Leichte planerische Änderung der Massnahme	0351.2.006	integriert in MVV-4.1	
G	0351 Bern	351.013	0	Tiefbahnhof Bern RBS	500.00	A	350.00	B	522	2015	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	0351.2.034	integriert in ÖV-1.1a	
G	0351 Bern	351.020	0	Entflechtung Holligen, Etappe 1	177.00	A	82.61	B	210	2013	2025	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	0351.2.037	OV-1.2	
G	0351 Bern	351.021	0	HB Bern: Neue Fussgängerunterführung / Anbindung Stadt und Oberacker	200.00	B	200.00	B	345	2013	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	0351.2.035	integriert in ÖV-1.1b	
G	0351 Bern	351.037	61	Bern: Weissensteinstrasse (Weissenbühl - Bümpliz)	20.00	B	17.14	B	15.5	2015	ab 2019	kleine zeill. Verzögerung (<4 Jahre)	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen		integriert in MVV-56 (C-Massnahme)	
G	0351 Bern	351.047	0	Konzept LV_B-Liste	36.70	0	31.46	B	35.52	2016	ab 2017	im SOLL	Leichte planerische Änderung der Massnahme	0351.2.070 / 0351.2.071 / 0351.2.068	LV 1.1 / LV 1.2 / LV 1.5 / LV 1.6 / KM-B-1	

A2 - INFRASTRUKTURELLE A-MASSNAHMEN (A-LISTE) DER 2. GENERATION
vgl. Leistungsvereinbarung 2. Generation, Kapitel 3.3

A2

ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
vom ARE atesfällt

Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (2.G)	Massnahme-Nr. (Agglo) (Z.G.)	Massnahme	Investitionskosten				Kostenstand Bundesbeitrag	Umsetzungsreporting				
					Angaben Einreichung Agglomeration (2.G.)	Überprüfung Bund und Leistungsvereinbarung	Aktueller Stand			Leistungsvereinbarung	Inbetriebnahme (JJJ)	Umsetzungsstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)
							Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWST)						
G	0351 Bern	0351.2.006	V - MV 4.1	Bern / Osternundigen, Korrektion Bolligenstrasse	15,00	A	15,00	A	23	2016	2022	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Leichte planerische Änderung der	03.2015 Mitwirkung
G	0351 Bern	0351.2.015	V - MV 5.2c	Ittigen, Grauholzstrasse	2,00	A	1,78	A	2,01	2016	ab 2019	Keine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	09.2016 Mitwirkung Vorprojekt; Kostenschätzung ab September 2016
G	0351 Bern	0351.2.016	V - MV 5.2d	Bolligen, Umgestaltung Bolligen-/ Krauchthalstrasse	5,00	A	4,45	A	5,8	2016	2018	im SOLL	Leichte planerische Änderung der	
G	0351 Bern	0351.2.020	V - MV 5.2h	Könolfingen, Sanierung Emmenhalstrasse	1,50	A	1,33	A	1,5	2014	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
G	0351 Bern	0351.2.033	V - MV 6.1	Korrektion Wangental	10,00	A	8,99	A	19	2016	ab 2021	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
G	0351 Bern	0351.2.034	V - OV 1.1a	Realisierung Bahnhof RBSS	520,00	A	466,00	A	522	2015	2025	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
G	0351 Bern	0351.2.035	V - OV 1.1b	Realisierung Publikumsanlagen SBB	345,00	A	309,17	A	345	2015	2025	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
G	0351 Bern	0351.2.064	V - OV 3.5a	Stadt Bern, Breitenrainplatz	10,00	A	3,60	A	12	2012	2019	im SOLL	Hängige Einsparungen	Besteht Rahmenvereinbarung Kanton - Bernmobil - Stadt Bern vom 12. Dezember 2014
G	0351 Bern	0351.2.065	V - OV 3.5b	Stadt Bern, Eigerplatz	30,00	A	6,00	A	47	2012	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Besteht Rahmenvereinbarung Kanton - Bernmobil - Baselstad erfolgt
G	0351 Bern	0351.2.066	V - OV 3.5c	Stadt Bern, Viktorienplatz	15,00	A	5,40	A	27,9	2012	2020	keine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Besteht Rahmenvereinbarung Kanton - Bernmobil - Stadt Bern vom 12. Dezember 2014 noch nicht abgeschlossen
G	0351 Bern	0351.2.090	V - KM 2.1a	Velostation S-Bahnhaltestelle Wankdorf	2,60	A	2,14	A	2,6	2012	2022	keine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: Entschied Unterführung abgewartet, Integration der Velostation in die neue Unterführung Wankdorf wird geprüft	Tesplanungsergebnis "Ben Wankdorf", August 2016; neue Personenerführung kombiniert mit neuer Velostation und Velostation (2.260) + Erweiterung um 100 Plätze (P-3, OV-Reg-4).
G	0351 Bern	0351.2.083	V - NM 1.1	Verkehrsmanagement Region Bern-Nord	8,75	A	7,78	A	11,2	2015	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Start Projektierung Bauprojekt im Sommer 2016
G	0351 Bern	0351.2.084	V - NM 1.2	Verkehrsmanagement Tram Region Bern	5,00	A	4,45	A	3,8	2016	2019	im SOLL	Wesentliche planerische Änderung der	Auf dem Ast König-Bern Stöwast (Line 10) ohne Eigenplatz werden Schirmmassnahmen 1. Phase umgeplant, Lokalisierung Massnahmen Schirmbussteigen-Bern Ost (Line 10) geprüft.
G	0351 Bern	0351.2.106		LV A-Liste		A	4,82	A	5,45	2016	ab 2016	im SOLL	Andere Gründe: Umsetzung einer kleinen Massnahme im SOLL, weitere Massnahmen mit zeitlicher Verzögerung	Teils braucht es weitere Planungsstudien für die Anregerungen unter Berücksichtigung der Landschafts- und Hochwasserschutzmassnahmen. Teils hängige Einsparungen.
G	0351 Bern	0351.2.108	V - OV 2.1.1a	OV-Knotenpunkt Ostermurdungen - Bernstrasse und PU Mitte	357,0	A	29,40	A	45	2013	offen	keine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Abhängigkeiten zu nationalen Infrastrukturen	Der OV-Knotenpunkt ist abhängig vom SBB Projekt Ausbau Arealb.

Ae2 - A-EIGENLEISTUNGEN DER 2. GENERATION
 vgl. Leistungsvereinbarung 2. Generation, Kapitel 3.2

	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

Umsetzungsreporting															
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)	Massnahme	Investitionskosten				Umsetzung						
					Kosten Investitionen	Priorität ABC	Angaben Einreichung Agglomeration (2.G.)	Überprüfung Bund und Leistungsvereinbarung	Aktueller Stand	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	Massnahme - Nr. (Agglo) (3.G.)		
					Kosten (2005 exkl. MWST)	Priorität ABC	Überprüfung Bund und Leistungsvereinbarung	Aktuelle Kosten-schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kosten-schätzung (JJJJ)	Baubeginn/Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	Massnahme - Nr. (Agglo) (3.G.)
G	0351 Bern	0351.2.013	V - MIV 5.2a	Köniz, Regionale Verbindung Landorfstrasse	2.00	A	1.78	2.01	2016	2016	elappt ab 2016	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-I-IST Abweichungen	Massnahmen werden etappenweise realisiert. Im Sommer/Herbst 2016 wird der Kreisell Ried Niederwangen erstellt und die Radstreifen verbreitert neu markiert.	Im Controlling (keine Nr. im AP 3)
G	0351 Bern	0351.2.014	V - MIV 5.2b	Köniz, Wabern, Kirchstrasse	3.50	A	3.11	3.51	2016	2015	2016/2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-I-IST Abweichungen		Im Controlling (keine Nr. im AP 3)
G	0351 Bern	0351.2.017	V - MIV 5.2e	Muri, Sanierung Schlossmauer	2.80	A	2.58	2.1	2015	2018/19	2019/2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-I-IST Abweichungen	Totalsanierung mit Neugestaltung der Ortsdurchfahrt Wabern und Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bau: Inbetriebnahme Herbst 2016	Im Controlling (keine Nr. im AP 3)
G	0351 Bern	0351.2.018	V - MIV 5.2f	Muri, Strassenkorrektur Haco - Scheyenholz	3.00	A	2.67	1	2013	2018	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-I-IST Abweichungen	Mitwirkung Vorprojekt 11.2015/ Technischer Bericht Vorprojekt 03.2016	Im Controlling (keine Nr. im AP 3)
G	0351 Bern	0351.2.019	V - MIV 5.2g	Belp, Sanierung Käserstrasse	2.20	A	1.96	2.6	2015	2014	2015	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-I-IST Abweichungen	Strassenplan: 3. Quartal 2016	Im Controlling (keine Nr. im AP 3)
G	0351 Bern	0351.2.040	V - ÖV 2.1.1b	ÖV-Knotenpunkt Weissenbühl	0.80	A	0.74	0.15	2016	2017	2017	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-I-IST Abweichungen	Projekt abgeschlossen	Im Controlling (keine Nr. im AP 3)
G	0351 Bern	0351.2.111	V - ÖV 3.2	Doppelpausenbau Tram 6, Muri, Teil Eigenleistung	15.00	A	13.44	11.5	2015	2019/2020	2021/2022	keine zeitl. Verzögerung (<=4 Jahre)	Keine oder marginale SOLL-I-IST Abweichungen	Investitionskosten für eine neue Haltestelle der Linie 28 beim Bahnhof Weissenbühl Vorprojekt abgeschlossen	Im Controlling (keine Nr. im AP 3)

AV2/IV2 - NICHT DURCH DEN INFRASTRUKTURFONDS MITFINANZIERBARE MASSNAHMEN - VERKEHR DER 2. GENERATION
 vgl. Leistungsvereinbarung 2. Generation, Kapitel 3.1

ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
 ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
 vom ARE ausgefüllt

Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)	Massnahme	Investitionskosten			Umsetzungsreporting					Weiterentwicklung/ Konkretisierung			
					Angaben Einreichung Agglomeration (2.G.)	Überprüfung Bund und Leistungsvereinbarung	Aktueller Stand	Zeithorizont (Beginn der Umsetzung)	Kosten (2005 exkl. IMWSt)	Überprüfung Bund und Leistungsvereinbarung	Aktueller Stand	Umsetzung		Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	Massnahme - Nr. (Agglo) (3.G.)
G	0351 Bern	0351.2.067	V - ÖV 5.1	Verbesserungen des Angebotes der S-Bahn	Kosten Investitionen	Priority ABC	Kosten (2005 exkl. IMWSt)	Zeithorizont (Beginn der Umsetzung)	Aktuelle Kostenschätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kostenschätzung (JJJJ)	Baubeginn/Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungsstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	Massnahme - Nr. (Agglo) (3.G.)
					k.A.	A	k.A.	Av	keine Infra	k.A.	Daueraufgabe	laufend	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Das Angebot wird wo immer möglich im Sinn der Planung ausgebaut. Bis zur Inbetriebnahme von erweiterten Infrastrukturen ist dies allerdings nicht der Fall.	OV-W-1
G	0351 Bern	0351.2.068	V - ÖV 5.2a	Verbesserungen Tram- und Busangebot Kernagglomeration	k.A.	A	k.A.	Av	keine Infra	k.A.	Daueraufgabe	laufend	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Laufende Aufgabe, Anträge werden im Regionalen Angebotskonzept ÖV aufgenommen	OV-W-2-a
G	0351 Bern	0351.2.069	V - ÖV 5.2b	Verbesserungen Busangebot ländlicher Raum	k.A.	A	k.A.	Av	keine Infra	k.A.	Daueraufgabe	laufend	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Laufende Aufgabe, Anträge werden im Regionalen Angebotskonzept ÖV aufgenommen	OV-W-2-b
G	0351 Bern	0351.2.086	V - KM 1	P+R-Anlagen	6.00	A	4.98	Av E	5	k.A.	bis 18. - 26	ab 2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Laufende Aufgabe, wird den Bedürfnissen laufend angepasst	KMP-1
G	0351 Bern	0351.2.096	V - NM 2	Parkplatzbewirtschaftung und Tempo-30-Zonen	k.A.	A	k.A.	Av	k.A.	k.A.	Daueraufgabe	laufend	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Für die Region Bern-Mittelland wurde ein Konzept erarbeitet und politisch konsolidiert. Die Gemeinden sind laufend dabei, Massnahmen umzusetzen (z. B. Region Ganttrich).	im Controlling (keine Nr. im AP 3)
G	0351 Bern	0351.2.097	V - NM 3	Freizeitparkplätze im ländlichen Raum	k.A.	A	k.A.	Av	k.A.	k.A.	Daueraufgabe	laufend	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	Für die Region Bern-Mittelland wurde ein Konzept erarbeitet und politisch konsolidiert. Die Gemeinden sind laufend dabei, Massnahmen umzusetzen (z. B. Region Ganttrich).	im Controlling (keine Nr. im AP 3)

keine Infra = keine Infrastrukturkosten

B2 - B-MASSNAHMEN DER 2. GENERATION (B-Liste)

vgl. Leistungsvereinbarung 2. Generation Kapitel 3.4

ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
vom ARE ausgefüllt

		Investitionskosten										Umsetzungsreporting					
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (2.G)	Massnahme-Nr. (Agglo) (2.G.)	Massnahme	Angaben Einreichung Agglomeration		Überprüfung Bund und Leistungsvereinbarung		Aktueller Stand		Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungsstand	Begründung	Weiterentwicklung/Konkretisierung			
					Kosten Investition	Priorität ABC	Kosten (2005 exkl. MWSt)	Priorität ABC	Aktuelle Kostenschätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kostenschätzung (JJJJ)					Baubeginn/Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Maßnahme-Nr. (Agglo) (3.G.)	
G	0351 Bern	0351.2.003	V - MIV 3.3	Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung	5.00	B	4.45	B	10	2015	2023	keine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	MIV-E-3			
G	0351 Bern	0351.2.004	V - MIV 3.4	Münsingen, Entlastungsstrasse Nord	13.50	B	13.50	B	18.7	2016	2021	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	MIV-E-4			
G	0351 Bern	0351.2.007	V - MIV 4.2	Bern, Verkehrsoptimierung Turnierstrasse	4.50	A	4.00	B	2.21	2016	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	MIV-K-1			
G	0351 Bern	0351.2.008	V - MIV 4.3	Muri, Ausbau Knoten Mächenbühlplatz	2.70	A	2.40	B	2.7	2014	2025	keine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: Personelle Ressourcen	MIV-K-2			
G	0351 Bern	0351.2.022	V - MIV 5.4a	Vechigen, Boll, Anpassung Ortsdurchfahrt	2.80	B	2.49	B	6.5	2016	ab 2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	MIV-O-2			
G	0351 Bern	0351.2.025	V - MIV 5.4d	Konolfingen, Sanierung Kreuzplatz	2.00	B	1.50	B	2	2014	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	MIV-O-4			
G	0351 Bern	0351.2.057	V - OV 3.1	Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwaben	48.00	A	41.68	B	64	2012	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	OV-Tram-1			
G	0351 Bern	0351.2.059	V - OV 3.3	Netzentwicklung Zentrum (2. Tramchasse / Redundanzen)	106.20	B	95.17	B	106.2	2012	ab 2023	keine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	OV-Tram-2			
G	0351 Bern	0351.2.072	V - LV 1.3	Bern, LV-Führung Knoten Bolligenstrasse - Schermenweg	20.00	A	17.79	B	20	2011	2021	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	LV-N-3			
G	0351 Bern	0351.2.073	V - LV 1.4	Bern, LV-Brücke Breitenrain - Länggasse	14.00	B	12.45	B	18	2015	2023	keine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Wesentliche planerische Änderung der Massnahme	LV-N-1			
G	0351 Bern	0351.2.077	V - LV 2.2	Bern - Köniz, Morillonstrasse und Bahmübergang BLS	12.50	B	11.12	B	12.5	2012	2025	keine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: Abhängigkeit zu Gleisbau BLS-Linie Schwenzenburg	LV-S-1			
G	0351 Bern	0351.2.078	V - LV 2.3	Bern-Köniz, Kleinstrasse, Lorenzplatz - Turnierstrasse - Neubauplatz	10.00	B	8.89	B	3.65	2015	2023	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	MIV-S-1			
G	0351 Bern	0351.2.091	V - KM 2.1b	Velostation Bahnhof Ostermündigen	2.15	A	1.77	B	1.1	2016	ab 2020	im SOLL	Leichte planerische Änderung der Massnahme	KM-B-2-a			
G	0351 Bern	0351.2.095	V - NM 1.3	Verkehrsmanagement Region Bern	45.00	B	40.03	B	33.5	2015	ab 2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	NM-VM-H-a,b,c,d,e			
G	0351 Bern	0351.2.107	LV-B-Liste	LV-B-Liste			3.41	B	3.85	2016	ab 2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	LV-S-12, KM-B-1, KM-B-2			

Liste der mitfinanzierten Massnahmen der Leistungsvereinbarungen 1. und 2. Generation Agglomerationsprogramme, welche definitiv nicht bis 2027 realisierbar sind*
 vgl. auch Leistungsvereinbarung 2. Generation, Anhang 5
 *Für hier eingetragene Massnahmen entfällt der Anspruch auf die Finanzhilfe

Legende
 ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend

Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code	Massnahme - Nr. (Agglo)	Massnahme	Investitionskosten			Kostenstand Bundesbeitrag	Umsetzungsreporting
					Angaben Einreichung Agglomeration	Überprüfung Bund und Leistungsvereinbarung	Kostenstand Bundesbeitrag		
G	0351 Bern	351.001	21	Verkehrsbeeinflussungssystem Autobahnen	Kosten Investitionen 80	Priorität ABC k.A.	Kosten (2005 exkl. MWST) bis 2014	Leistungsvereinbarung Kosten (2005 exkl. MWST)	Bemerkungen (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite) Ursprüngliche Federführung TBA Kanton Bern; 2008 Wechsel zum ASTRA als laufendes Projekt

As1/Bs1 - NICHT DURCH DEN INFRASTRUKTURFONDS MITFINANZIERBARE MASSNAHMEN - SIEDLUNG DER 1. GENERATION
 vgl. Leistungsvereinbarung 1. Generation, Kapitel 3.1

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

Umsetzungreporting										
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (1.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (1.G.)	Massnahme	Zeithorizont (laut Leistungsvereinbarung)	Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Umsetzungsstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	Weiterentwicklung/ Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)
G	0351 Bern	351.202	B11	Sicherstellen einer koordinierten Grundlagenbereitstellung	bis 2014	2009	im SOLL		Die Grundlagenbereitstellung ist bereits für das AP2 durch Kanton und Region erfolgt und seither laufend aktualisiert und erweitert worden (Gesamtverkehrsmodell, Mikrozensus, Bauzonenreserven, etc.).	
G	0351 Bern	351.203	B12	Kriterien für Einzonungen, Berechnung Baulandbedarf	realisiert	2008	im SOLL		im kantonalen Richtplan (2015) geregelt; im AP3 werden die regionalen Kriterien und Berechnungen Baulandbedarf noch konkretisiert auf Stufe Region (etwas strengere Anwendung)	0351.2.101
G	0351 Bern	351.204	B13	ESP Arbeiten/Wirtschaft	In Realisierung	2010	im SOLL		Festlegung von prioritären Arbeitsschwerpunkten	0351.2.100
G	0351 Bern	351.205	B14	ESP Wohnen	In Realisierung	2010	im SOLL		Festlegung von prioritären Wohnschwerpunkten	0351.2.100
G	0351 Bern	351.206	B15	Standorte für verkehrshintensive Vorhaben von regionaler Bedeutung	realisiert	2010	im SOLL		Der regionale Richtplan VIV wurde im AP2 komplett integriert.	0351.2.103
G	0351 Bern	351.207	B16	Regionale Richtpläne und Ortspläne koordinieren	bis 2014	2010	im SOLL		Die Koordination aller regionalen Richtpläne erfolgt durch die RKBM. Diese prüft auch jeweils die kommunalen Nutzungsplanungen auf Kompatibilität mit den regionalen Planungen.	S-4 S-3 S-3 S-6

As2/BS2 - NICHT DURCH DEN INFRASTRUKTURFONDS MITFINANZIERBARE MASSNAHMEN - SIEDLUNG DER 2. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 2. Generation, Kapitel 3.1

Legende	
	ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
	ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
	vom ARE ausgefüllt

Umsetzungsreporting										
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (2.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (2.G.)	Massnahme	Zeithorizont (laut Leistungsvereinbarung)	Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Umsetzungsstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	Weiterentwicklung/ Konkretisierung
G	0351 Bern	0351.2.098	S1	Regionale Zentralstruktur (Bezeichnung Zentrenstufen 4 und 5)	A	2012	im SOLL		Die offenen Punkte aus dem AP2 wurden bereinigt. Die Zentralstruktur ist kongruent mit dem kantonalen Richtplan und findet bei der Planung von raumplanerisch relevanten Infrastrukturen Anwendung.	Massnahme - Nr. (Agglo) (3.G.) S-1
G	0351 Bern	0351.2.099	S2	Umsetzung Zielszenario (v.a. Durchführung einer Informations- und Sensibilisierungskampagne)	A	2012	im SOLL		2012/2013: Kampagne "Boden gutmachen" realisiert. 2016-2018: RKBM-Projekt "Innenentwicklungspotenziale aktivieren" zur Unterstützung von Gemeinden bei typischen Herausforderungen (konkrete Projekte).	S-2
G	0351 Bern	0351.2.100	S3	Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte	A	2012	im SOLL		Die Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte wurden für das AP3 aktualisiert. Ein beträchtlicher Anteil wurde in der Zwischenzeit realisiert.	S-3
G	0351 Bern	0351.2.101	S4	Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung	A	2013	im SOLL		Mit AP3 Siedlungserweiterungen um über die Hälfte reduziert. Neu nur noch Gebiete im AP, welche strenge Kriterien punkto Lage, OV-Erschliessung etc. erfüllen. Zusätzlich Vorgaben bezüglich Qualitätssicherung.	S-4
G	0351 Bern	0351.2.102	S5	Siedlungsentwicklung nach innen (Nutzungsreserven für Verdichtung und Umstrukturierung identifizieren und mobilisieren)	A	2014	im SOLL		Neu werden im AP3 eine grosse Anzahl (ca. 85) konkreter Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete >1ha aufgeführt. Das Potenzial wurde abgeschätzt und Aktivitäten zur Mobilisierung (vgl. S2 oben) ergriffen.	S-5
G	0351 Bern	0351.2.103	S6	Verkehrsmittelsive Vorhaben	A	2010	im SOLL		Das bestehende Massnahmenblatt wurde gemäss dem revidierten kantonalen Richtplan aktualisiert.	S-6
G	0351 Bern	0351.2.104	S7	Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung	A	2012	im SOLL		Die Ergänzung und Harmonisierung der Siedlungsbegrenzungen war Teil des regionalen Landschaftskonzepts (2012-2015). Die Resultate wurden nun in das AP3 integriert.	S-7
G	0351 Bern	0351.2.105	L2	Natur, Landschaft und Erholung (siedlungsprägende Grünräume, grünes Band, Vorranggebiete Natur/Landschaft, Landwirtschaft, Erholung/Freizeit, Schwerpunkte Erholung/Freizeit, regionale	A	2012	im SOLL		2012-2015: Erarbeitung Landschaftskonzept (partizipativer Prozess, Aufarbeitung Tendenzen aus AP2). Die Ziele und insbesondere die daraus abgeleiteten Massnahmen finden nun im AP3 Eingang.	L-2, L-3, L-4, L-5, L-6, L-7, L-8

Anhang 6 Abgelöste/noch rechtskräftige Regionalplanungen

Im Wirkungsbereich der Regionalkonferenz Bern-Mittelland bestehen die folgenden 24 rechtskräftigen Richtplanungen (Stand 15. Juli 2016). Mit der Genehmigung des RGSK II werden etliche davon aufgehoben oder teilweise aufgehoben (vgl. Details dazu in den Genehmigungsvermerken), da die betroffenen Themen, insbesondere Landschaft und Langsamverkehr zumindest teilweise im RGSK II integriert sind.

Bezeichnung Richtplanung	genehmigt am	geändert am	wird mit Genehmigung RGSK II...
Aaretal: Strukturplan	28.12.1999	09.12.2008	aufgehoben
Aaretal: Raumplan	28.12.1999	09.12.2008	teilweise aufgehoben
Aaretal: Koordinationsplan	28.12.1999	09.12.2008	aufgehoben
Aaretal: Teilrichtplan zur baulichen Nutzung der Landwirtschaftszone	26.03.2002		teilweise aufgehoben
Aaretal: Teilrichtplan zur Landschaftsentwicklung	26.03.2002		aufgehoben
Aaretal: Abbau und Deponie	09.12.2008	04.11.2010	weitergeführt
Gürbetal: Richtplanung Veloverkehr Gürbetal	13.09.1995		aufgehoben
Gürbetal: Landschaftsrichtplan	09.12.1981		teilweise aufgehoben
Kiesental: Richtplanung	15.12.1982		teilweise aufgehoben
Kiesental: Verkehrsrichtplan	05.07.2000		aufgehoben
Kiesental: Velo-Richtplanung	04.11.1996		aufgehoben
Kiesental: Abbau und Deponie	10.09.2004	18.12.2006	weitergeführt
Laupen: Landschaftsrichtplan	05.05.1982		teilweise aufgehoben
RKBM: Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK I	19.10.2012		aufgehoben
Schwarzwasser: Regionaler Gesamtrichtplan	14.03.1983		teilweise aufgehoben
Schwarzwasser: Abbau- und Deponiekonzept 1996	04.04.1996		weitergeführt
Schwarzwasser: Velorichtplan	16.05.2000		aufgehoben
VRB: Richtplan Zweiradverkehr	16.09.1993		aufgehoben
VRB: Naherholung und Landschaft, Weilerzonen	11.05.2005	07.10.2010	teilweise aufgehoben
VRB: Abbau, Deponie, Transporte	09.04.2008	29.11.2010	weitergeführt
VRB: Hochhauskonzept	30.07.2009		weitergeführt
VRB: worbletalwärts!	07.10.2010	11.08.2009	weitergeführt
VRB: Aareschlaufen	29.11.2010		weitergeführt
VRB: Windkraftanlagen	28.01.2011	23.12.2011	weitergeführt

Tab. 33 Übersicht Regionalplanungen: Status nach Genehmigung RGSK II.

Anhang 7 Gemeinden der RKBM mit Raumtyp und Wachstum bis 2030

Nachfolgende Tabelle zeigt die Zuordnung der Gemeinden im Perimeter der RKBM zu den Raumtypen gemäss Richtplan 2030 des Kantons Bern. Für jede Gemeinde ist das angestrebte Bevölkerungswachstum und die erwartete Arbeitsplatzentwicklung (Annahmen RGSK II) ausgewiesen.

Für die Gemeinden Laupen, Oberdiessbach und Riggisberg werden Raumtyp und Wachstum gemäss RGSK II abgebildet.

Anhang

Gemeinde	Agglomerimeter (MinVV)	Raumtyp	Bevölkerung		Wachstum bis 2030	
			2013	Beschäftigte 2012	Einwohner	Arbeitsplätze
Allmendingen	X	Agglomerationsgürtel und Entwicklungachsen	542	173	8%	8%
Arni (BE)		Hügel- und Berggebiete	935	119	2%	2%
Bäriswil	X	Zentrumsnahe ländliche Gebiete	1'026	162	4%	4%
Belp	X	Zentren 3. und 4. Stufe	11'346	4'941	10%	10%
Bern	X	Urbane Kerngebiete	128'848	184'844	12%	8%
Biglen		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	1'747	638	4%	4%
Bolligen	X	Urbane Kerngebiete	6'078	1'502	11%	11%
Bowil		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	1'357	283	4%	4%
Bremgarten bei Bern	X	Agglomerationsgürtel und Entwicklungachsen	4'329	629	8%	8%
Brenzikofen		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	520	89	4%	4%
Clavaleyres		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	49	6	4%	4%
Deisswil bei M.		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	84	169	4%	4%
Diemerswil	X	Zentrumsnahe ländliche Gebiete	188	29	4%	4%
Ferenbalm		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	1'245	265	4%	4%
Fraubrunnen	X	Agglomerationsgürtel und Entwicklungachsen	4'841	962	8%	8%
Frauenkappelen	X	Zentrumsnahe ländliche Gebiete	1'234	515	4%	4%
Freimettigen		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	470	59	4%	4%
Gelterfingen		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	249	45	4%	4%
Gerzensee		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	1'179	216	4%	4%
Golaten		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	313	39	4%	4%
Grosshöchstetten	X	Agglomerationsgürtel und Entwicklungachsen	3'433	1'304	8%	8%
Guggisberg		Hügel- und Berggebiete	1'556	259	2%	2%
Gurbrü		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	253	38	4%	4%
Häutligen		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	248	42	4%	4%
Herbligen		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	581	124	4%	4%
Iffwil		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	417	80	4%	4%
Ittigen	X	Urbane Kerngebiete	11'067	10'060	11%	11%
Jaberg		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	255	41	4%	4%
Jegenstorf	X	Agglomerationsgürtel und Entwicklungachsen	5'466	1'473	8%	8%
Kaufdorf	X	Agglomerationsgürtel und Entwicklungachsen	1'020	135	8%	8%
Kehrsatz	X	Agglomerationsgürtel und Entwicklungachsen	4'164	1'006	8%	8%

Anhang

Gemeinde	Agglomerimeter (MinVV)	Raumtyp	Bevölkerung	Beschäftigte	Wachstum bis 2030	
			2013	2012	Einwohner	Arbeitsplätze
Kiesen		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	900	364	4%	4%
Kirchdorf (BE)		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	868	234	4%	4%
Kirchenturnen		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	275	44	4%	4%
Kirchlindach	X	Agglomerationsgürtel und Entwicklungachsen	2'887	666	8%	8%
Köniz	X	Urbane Kerngebiete	39'794	20'943	11%	11%
Konolfingen	X	Zentren 3. und 4. Stufe	4'929	2'790	10%	10%
Kriechenwil		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	427	53	4%	4%
Landiswil		Hügel- und Berggebiete	635	119	2%	2%
Laupen	X	Zentrum 3. und 4. Stufe	2'852	1'169	10%	10%
Linden		Hügel- und Berggebiete	1'312	358	2%	2%
Lohnstorf		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	220	47	4%	4%
Mattstetten	X	Agglomerationsgürtel und Entwicklungachsen	580	180	8%	8%
Meikirch	X	Zentrumsnahe ländliche Gebiete	2'430	444	4%	4%
Mirchel		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	601	93	4%	4%
Moosseedorf	X	Zentren 3. und 4. Stufe	3'763	4'997	10%	10%
Mühleberg		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	2'745	1'099	4%	4%
Mühledorf (BE)		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	253	28	4%	4%
Mühlethurnen		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	1'390	226	4%	4%
Münchenbuchsee	X	Zentren 3. und 4. Stufe	9'852	5'170	10%	10%
Münchenwiler		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	475	168	4%	4%
Münsingen	X	Zentren 3. und 4. Stufe	11'651	6'224	10%	10%
Muri bei Bern	X	Urbane Kerngebiete	12'901	9'560	11%	11%
Neuenegg	X	Zentren 3. und 4. Stufe	4'881	1'623	10%	10%
Niederhünigen		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	611	67	4%	4%
Niedermuhlern		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	471	49	4%	4%
Noflen		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	290	39	4%	4%
Oberbalm		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	879	110	4%	4%
Oberdiessbach		Zentrum 3. und 4. Stufe	3'441	1'779	10%	10%
Oberhünigen		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	317	32	4%	4%
Oberthal		Hügel- und Berggebiete	751	211	2%	2%
Oppligen		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	665	137	4%	4%
Ostermundigen	X	Urbane Kerngebiete	16'185	6'775	11%	11%

Anhang

Gemeinde	Agglomerimeter (MinVV)	Raumtyp	Bevölkerung	Beschäftigte	Wachstum bis 2030	
			2013	2012	Einwohner	Arbeitsplätze
Riggisberg		Zentrum 3. und 4. Stufe	2'438	1'458	10%	10%
Rubigen	X	Agglomerationsgürtel und Entwicklungachsen	2'906	1'093	8%	8%
Rüeggisberg		Hügel- und Berggebiete	1'831	341	2%	2%
Rümligen		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	442	72	4%	4%
Rüschegg		Hügel- und Berggebiete	1'615	368	2%	2%
Schlosswil		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	627	103	4%	4%
Schwarzenburg		Zentren 3. und 4. Stufe	6'794	2'608	10%	10%
Stettlen	X	Agglomerationsgürtel und Entwicklungachsen	2'931	600	8%	8%
Tägertschi		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	409	83	4%	4%
Toffen	X	Agglomerationsgürtel und Entwicklungachsen	2'546	451	8%	8%
Urtenen-Schönbühl	X	Zentren 3. und 4. Stufe	6'084	3'388	10%	10%
Vechigen	X	Zentrumsnahe ländliche Gebiete	4'991	1'060	4%	4%
Wald (BE)		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	1'194	339	4%	4%
Walkringen		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	1'816	800	4%	4%
Wichtrach	X	Agglomerationsgürtel und Entwicklungachsen	4'072	1'024	8%	8%
Wiggiswil		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	96	30	4%	4%
Wileroltigen		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	381	26	4%	4%
Wohlen bei Bern	X	Agglomerationsgürtel und Entwicklungachsen	8'948	1'635	8%	8%
Worb	X	Zentren 3. und 4. Stufe	11'370	3'684	10%	10%
Zäziwil		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	1'622	429	4%	4%
Zollikofen	X	Urbane Kerngebiete	10'041	6'283	11%	11%
Zuzwil (BE)		Zentrumsnahe ländliche Gebiete	577	43	4%	4%
Total RKBM			399'002	301'963	10%	8.7%

Tab. 34 Zuordnung der Gemeinden im Perimeter der RKBM zu den Raumtypen gemäss Richtplan 2030.

Anhang 8 Interessenabwägung Siedlungserweiterungen und Fruchtfolgeflächen

Im Folgenden wird die Interessenabwägung zwischen Siedlungsentwicklung und Erhalt der Fruchtfolgeflächen im RGSK II dokumentiert. Im Kapitel 1 wird dargestellt, welche Kriterien im RGSK II für die Auswahl der Erweiterungsgebiete massgebend waren. Kapitel 2 gibt eine tabellarische und kartographische Übersicht über die festgesetzten Gebiete. Kapitel 3 erläutert die Interessenabwägung bezogen auf die kantonalen Grundsätze des Umgangs mit den Fruchtfolgeflächen. Die UeO Leuere wird als Spezialfall im Kapitel 4 separat erläutert. Es handelt sich hier um das einzige Gebiet, welches für Freizeit Zwecke und nicht für Wohnen oder Arbeiten genutzt werden soll.

1. Auswahlmethodik RGSK II für Einzonungen

Bei der Erarbeitung des RGSK II wurden seitens der Gemeinden 163 Siedlungserweiterungsgebiete eingegeben. Daraus wurden mittels eines strengen Auswahlverfahrens 85 Gebiete (53 Wohnen, 32 Arbeiten), also rund die Hälfte, im RGSK II als regional bedeutende Siedlungserweiterungsgebiete herausgefiltert. Die Eingrenzung der Gebiete erfolgte auf Basis folgender raumplanerischer Eignungskriterien:

- Sie liegen in der Regel in Zentrumsgemeinden, dem urbanen Kerngebiet sowie in Gemeinden im Agglomerationsperimeter und der Entwicklungsachsen (Erfüllung Zielszenario und Vorgaben Kanton);
- Sie erfüllen mindestens die kantonal geforderten ÖV-Güteklasse D (Wohnen), C (DL) bzw. F (Gewerbe);
- Sie weisen eine geeignete Lage im Siedlungskörper auf (z. B. Baulücken, Ziel kompakter Siedlungen wird erfüllt);
- Die Vorranggebiete stehen nicht im Widerspruch zur regionalen Landschaftsplanung;
- Die Dimensionierung der Vorranggebiete steht im Verhältnis zum vorhandenen Siedlungskörper.

Im Sinne einer Abwägung wurden zudem eher solche Gebiete berücksichtigt, die hinsichtlich folgender Eigenschaften weniger problematisch sind:

- Fruchtfolgeflächen tangiert
- Erschliessung mit dem MIV und LV
- Gebiet gemäss Gefahrenkarte von Naturgefahren tangiert
- Schutzgebiete und Inventare sowie Ortsbildschutz
- Vorbehalte der Standortgemeinde
- Verfügbarkeit

Anhang

2. Festgesetzte Einzonungen

Im RGSK II werden folgende Siedlungserweiterungsgebiete festgesetzt.

Nr.	Gemeinde	Name	Art
S-4-02	Bern	Vierfeld	Wohnen
S-4-11	Ittigen	Chappelisacher a	Wohnen
S-4-12	Ittigen	Chappelisacher b	Wohnen
S-4-48	Rubigen	Hölzliacher	Wohnen
S-4-49	Rubigen	Zunacher III	Wohnen
S-4-58	Wohlen	Stägmatt	Wohnen
S-4-59	Wohlen	Schulgasse	Wohnen
S-4-73	Wohlen	Areal Hubacher	Wohnen
S-4-60	Worb	Bächumatt	Wohnen
S-4-61	Worb	Rüfenacht West I	Wohnen
S-4-75	Worb	Alpacher	Wohnen
S-4-21	Köniz	Balsigergut	Arbeiten
S-4-31	Moosseedorf	Burgermoos	Arbeiten
S-4-92	Wichtrach	UeO Leuere	Freizeitnutzung (Spezialfall, vgl. Kap. 4)

Tab. 35 Siedlungserweiterungsgebiete.

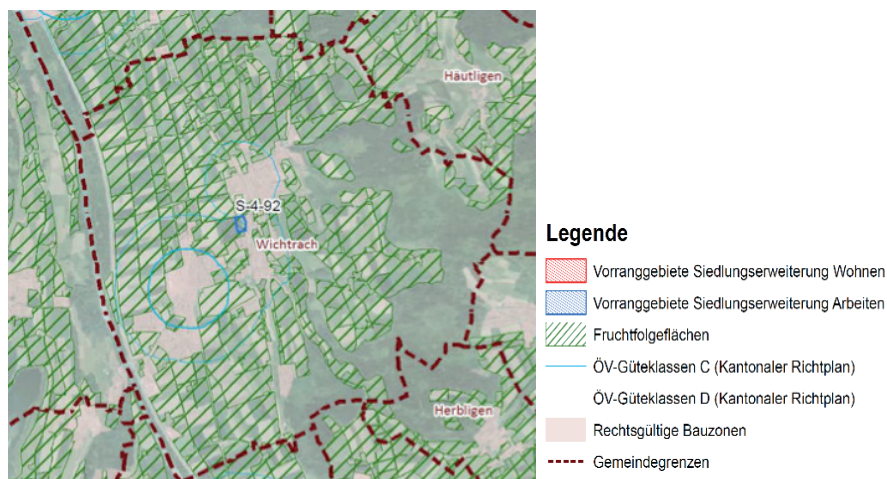


Abb. 35 Lage der festgesetzten Siedlungserweiterungsgebiete mit Beanspruchung von Fruchtfolgefleichen (Standort S-4-92).

Anhang

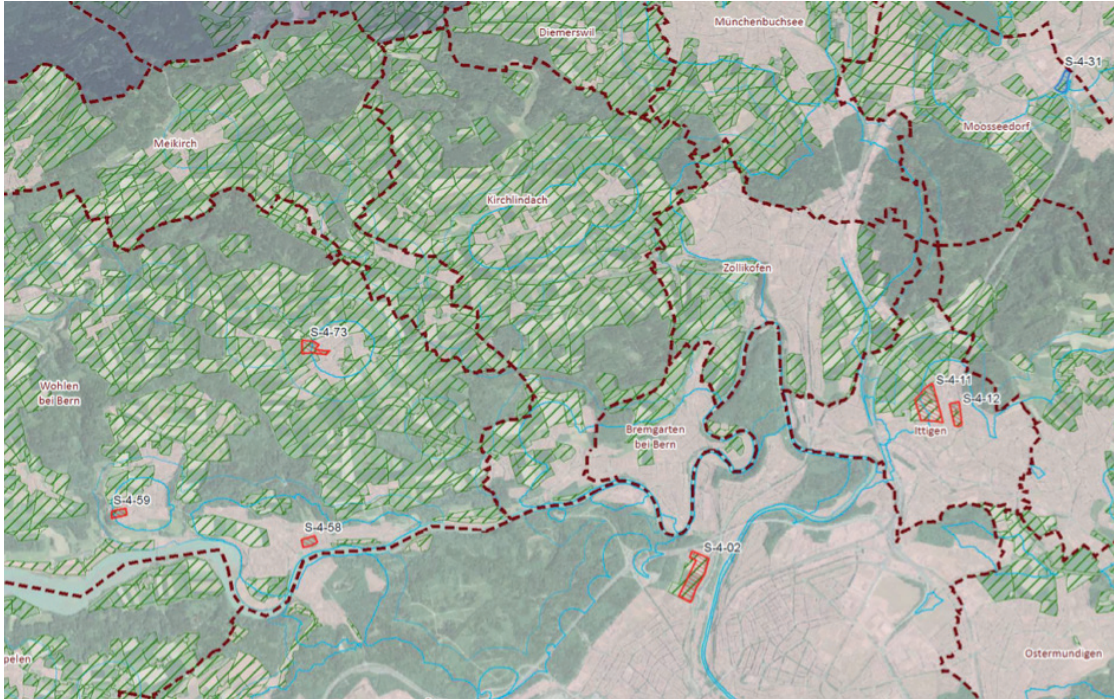


Abb. 36 Lage der festgesetzten Siedlungserweiterungsgebiete mit Beanspruchung von Fruchtfolgefleichen (Standorte S-4-02/11/12/31/58/59/73; Legende vgl. Abbildung 35).

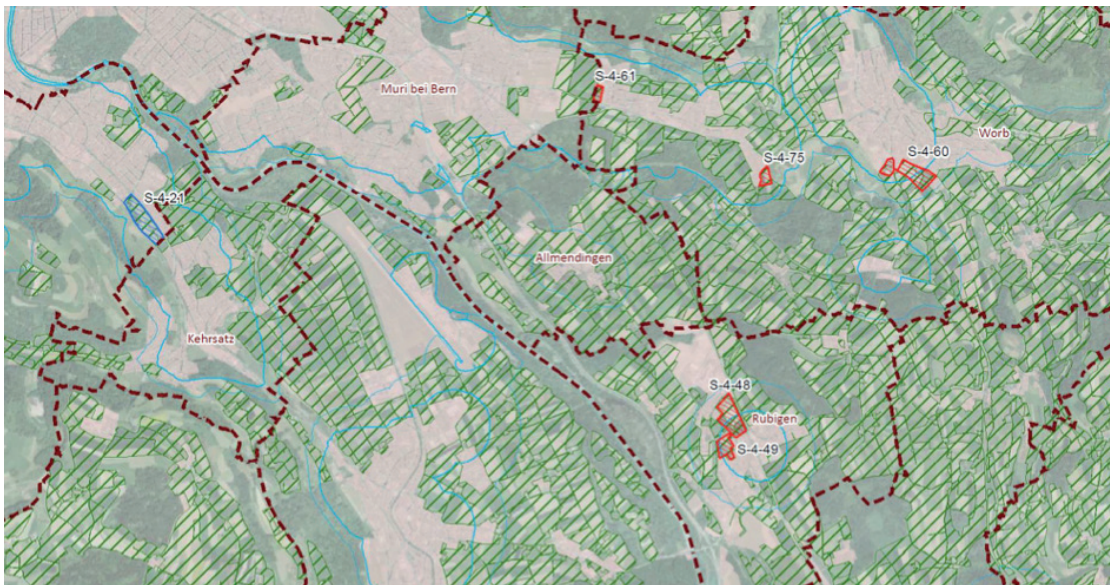


Abb. 37 Lage der festgesetzten Siedlungserweiterungsgebiete mit Beanspruchung von Fruchtfolgefleichen (Standorte S-4-21/48/49/60/61/75; Legende vgl. Abbildung 35).

Anhang

3. Erfüllung der Grundsätze gemäss kantonalen Arbeitshilfe FFF

Für die im RGSK angegebenen Siedlungserweiterungsgebiete, die festgesetzt sind und Fruchtfolgeflächen tangieren, gelten folgende Grundsätze der kantonalen Arbeitshilfe¹⁴.

Grundsatz	Auftrag
1	Fruchtfolgeflächen sind bei allen raumwirksamen Vorhaben zu schonen.
2	Aufzeigen der geprüften Alternativen und der vorgenommenen Interessenabwägung.
3	Im Falle einer Einzonung: Darlegen der Bedeutung des Vorhabens als wichtiges kantonales Ziel.
4	Darlegen, wie die optimale Bodennutzung gewährleistet wird.
5	Darlegen, weshalb das Vorhaben der Kompensationspflicht nicht untersteht.
8	Bei grossflächiger Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen: Aufzeigen der Möglichkeiten, Teilflächen als Fruchtfolgefläche zu erhalten (und zu sichern) oder das Bodenmaterial zu verwerten.

Tab. 36 Grundsätze FFF.

Die Grundsätze werden für die genannten Gebiete aus folgenden Gründen erfüllt:

Grundsatz 1 – Fruchtfolgeflächen schonen

Fruchtfolgeflächen können geschont werden, indem entweder nur Nicht-Fruchtfolgeflächen eingezont werden oder wenige Einzonungen erfolgen. Wie aus den vorherigen Abbildungen ersichtlich, bestehen die Landwirtschaftsflächen in der Region Bern-Mittelland zum allergrössten Teil aus Fruchtfolgeflächen (grün schraffierte Gebiete). Diejenigen Gebiete, die nicht aus Fruchtfolgeflächen bestehen, sind aus Sicht Abstimmung von Verkehr und Siedlung (Erschliessungsqualität ÖV ungenügend) und Kompaktheit des Siedlungsgebiets (Flächen nicht zentral, nicht im weitgehend überbauten Gebiet) für Einzonungen in den allermeisten Fällen nicht geeignet. Sofern überhaupt eingezont wird, muss daher fast zwangsläufig auf Fruchtfolgeflächen zurückgegriffen werden. Von den Siedlungserweiterungsgebieten, die im RGSK II angegeben sind, tangieren 73 von 85 Gebieten, beziehungsweise 86 Prozent aller Gebiete, Fruchtfolgeflächen.

¹⁴ Grundsätze für den Umgang mit Fruchtfolgeflächen, Erläuterungen zum Massnahmenblatt A_06 des Kantonalen Richtplans, Arbeitshilfe, Dez. 2015, S. 14

Anhang

Eine Schonung von Fruchtfolgeflächen findet aber insofern statt, als das vom Kanton anvisierte Bevölkerungswachstum zu einem wesentlichen Teil mit Innenentwicklung erreicht werden soll. Dadurch verringert sich der Bedarf an einzuzonendem Wohnbauland. Zur Festlegung des regionalen Wohnbaulandbedarfs geht das RGSK II erstens von den regionalen Raumnutzermedianen aus. Diese sind höher als die kantonalen Raumnutzermediane und resultieren darum in einem geringeren Bedarf an Einzonungen. Und zweitens wurden zur Bestimmung der Anzahl der Einzonungen zusätzlich zu den Bauzonenreserven auch die Umstrukturierungsgebiete mit angerechnet.

Grundsatz 2 – Aufzeigen der geprüften Alternativen und der vorgenommenen Interessenabwägung

Wie im Kapitel 1 bereits erläutert, erfolgte für alle Gebiete eine strenge Überprüfung und Priorisierung nach raumplanerischen Kriterien. Bei den schliesslich im RGSK aufgenommenen Gebieten und insbesondere bei denjenigen mit Koordinationsstand Festsetzung handelt es sich ausschliesslich um Gebiete mit einer im Vergleich zu den geprüften Alternativen sehr hohen Eignung. In der folgenden Tabelle wird unter Interessenabwägung zusätzlich noch pro Standort aufgeführt, inwiefern der mit dem Vorhaben verfolgte Zweck nicht ohne die Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen erreicht werden kann.

Nr.	Gemeinde	Name	Interessenabwägung
S-4-02	Bern	Vierfeld	Gilt als erfolgt, da Gegenstand kantonalen Richtplan
S-4-21	Köniz	Balsigergut	Gemeinde zwar nicht komplett von FFF umschlossen, Gebiete ohne FFF- Einstufung aber entweder Wald oder Hanglage. Einzonungen an besonders gut mit dem ÖV und MIV erschlossener Lage.
S-4-11	Ittigen	Chappelisacher a	Gemeinde komplett von FFF umschlossen, Einzonung an besonders gut mit dem ÖV erschlossenem Gebiet
S-4-12	Ittigen	Chappelisacher b	
S-4-48	Rubigen	Hölzliacher	Gemeinde komplett von FFF umschlossen, Einzonung an besonders gut mit dem ÖV erschlossenem Gebiet, in unmittelbarer Nähe von Schulen und Grundversorgung
S-4-49	Rubigen	Zunacher III	

Anhang

S-4-58	Wohlen	Stägmatt	Gemeinde grösstenteils von FFF umschlossen, Einzonungen an besonders gut mit dem ÖV erschlossenem Gebiet, in unmittelbarer Nähe von Schulen und Grundversorgung. Gebiet mit Hangneigung (Bippfeld) nicht FFF, aber schlechter erschlossen gegenüber Schulgasse, weiter weg von Schule und Grundversorgung.
S-4-59	Wohlen	Schulgasse	
S-4-73	Wohlen	Areal Hubacher	
S-4-60	Worb	Bächumatt	Innerhalb Gemeindegebiet auch Nichtfruchtfolgeflächen vorhanden. Durch Lage am Rand des weitgehend überbauten Siedlungskörpers sind sie jedoch schlechter mit dem ÖV erschlossen und weiter weg von Schulen, Kindergärten und Grundversorgung.
S-4-61	Worb	Rüfenacht West I	
S-4-75	Worb	Alpacher	
S-4-31	Moosseedorf	Burgermoos	Gemeinde grösstenteils von FFF umschlossen, Erweiterungsgebiet ist räumlich an Nähe zu Migros (gegenüber) gebunden.

Tab. 37 *Interessenabwägung pro Standort.*

Grundsatz 3 – Darlegen als wichtiges kantonales Ziel

Mit den festgesetzten Einzonungen werden die Ermöglichung des kantonal angestrebten Bevölkerungswachstums (Siedlungserweiterungsgebiete Wohnen), beziehungsweise die Entwicklungsmöglichkeiten für kantonal wichtige Arbeitsgebiete schergestellt.

Die eingezonten Gebiete entsprechen damit den folgenden kantonal wichtigen Zielen des Grundsatzes 3¹⁵:

- c) Die Siedlungsentwicklung in den prioritären Siedlungsentwicklungsgebieten Wohnen von kantonalen Bedeutung (MB A_08) sowie in den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten (MB C_04).
- d) Die Siedlungsentwicklung in den als Festsetzung genehmigten Vorranggebieten Siedlungserweiterung gemäss den regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK).
- f) Die Erweiterung von Arbeitszonen für bestehende Betriebe.

Grundsatz 4 – Darlegen wie die optimale Bodennutzung gewährleistet wird

Die beanspruchten FFF sind im Sinne der zentralen Ziele der Raumplanungsgesetzgebung optimal genutzt, tragen zu einer geordneten Besiedlung bei und unterstützen eine haushälterische Bodennutzung, weil:

15 Grundsätze für den Umgang mit Fruchtfolgeflächen, Erläuterungen zum Massnahmenblatt A_06 des Kantonalen Richtplans, Arbeitshilfe, Dez. 2015, S. 8.

Anhang

- die Gebiete sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind. Die kantonalen Mindestbedingungen (Wohnen: ÖV – Güteklasse D; Gewerbe: ÖV Güteklasse F¹⁶) werden meist übertroffen.

ÖV-Güteklasse	Anzahl Gebiete
B	3
C	6
C/D	4
D	-

- die Gebiete gemäss kantonalem Richtplan in Raumtypen mit hohen Anforderungen an die Ausnutzung liegen.
- für Siedlungserweiterungen eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung eingefordert wird: Im RGSK II, Massnahme S4 ist festgelegt, dass Einzonungen mit qualifizierten Verfahren nach SIA 142 und 143 zu erfolgen haben.¹⁷
- sie eine kompakte Siedlungsentwicklung gewährleisten.
Die eingezonten Gebiete grenzen jeweils an mindestens zwei Seiten an bereits bestehende bebaute Bauzonen an. Sie liegen damit im weitgehend überbauten Siedlungsgebiet und verursachen keine weiteren Ausfransungen in die Landschaft.

Grundsatz 5: Darlegen, weshalb das Vorhaben der Kompensationspflicht nicht untersteht

Die festgesetzten Gebiete entsprechen dem Fall c) des Grundsatzes 5¹⁸
«Von der Kompensation kann abgesehen werden, für die Umsetzung eines im RGSK festgesetzten Vorranggebietes Siedlungserweiterung.»

Grundsatz 8: Bei grossflächiger Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen: Aufzeigen der Möglichkeiten, Teilflächen als Fruchtfolgefläche zu erhalten (und zu sichern) oder das Bodenmaterial zu verwerten

Die Gewährleistung dieses Grundsatzes hat auf der Ebene Gemeinde zu erfolgen. Auf eine Erwähnung im RGSK II wird verzichtet, da es sich um Vorgaben handelt, die ohnehin zu befolgen sind.

16 Leitfaden Vorgaben RGSK, Inhaltliche Vorgaben für die RGSK der 2. Generation, Februar 2014, S. 15f.

17 Ziel 14c gemäss Kantonalem Richtplan Bern: „Die orts- und städtebaulichen sowie architektonischen Qualitäten der Siedlungen werden erhalten oder verbessert. Bestehende Siedlungen werden unter Berücksichtigung sozialer, ökonomischer und ökologischer Aspekte sowie von Aspekten des Klimawandels und der Energiepolitik qualitativ und angemessen erneuert und verdichtet. Dabei gilt es, qualitätsvolle Ortsbilder zu berücksichtigen und sorgsam mit Baudenkmalern umzugehen.“

18 Grundsätze für den Umgang mit Fruchtfolgeflächen, Erläuterungen zum Massnahmenblatt A_06 des Kantonalen Richtplans, Arbeitshilfe, Dez. 2015, S. 11

Anhang

4. Spezialfall UeO Leuere

Beim Gebiet S-4-92 handelt es sich innerhalb des Massnahmenblatts «S4 Regionale Vorranggebiete Siedlungserweiterung» um einen Spezialfall. Im Gegensatz zu allen anderen Gebieten steht hier eine Freizeitnutzung – das Einrichten einer Polosportanlage – und nicht Wohnen oder Arbeiten im Zentrum. Die Gemeinsamkeit zu den restlichen Gebieten besteht aber darin, dass für das Vorhaben Fruchtfootflächen beansprucht werden sollen. Es braucht deshalb auch in diesem Falle den Nachweis von mindestens regionaler Bedeutung und somit einen Eintrag im RGSK und/oder im kantonalen Richtplan.

Die Gemeinde Wichtrach hat die UeO Leuere im Februar 2016 beim Kanton zur Vorprüfung eingereicht. In den Vorprüfungsunterlagen vom 16. Februar 2016 wird das Thema der Fruchtfootflächen ausführlich anhand der Grundsätze der kantonalen Arbeitshilfe behandelt. Es wird dabei insbesondere nachgewiesen, dass keine alternativen Standorte zur Verfügung stehen, dass mit vorliegendem Projekt eine optimale Nutzung der beanspruchten FFF erfolgt (bodenverändernde Nutzung lediglich auf ca. 0.8 ha) und dass die Rückführbarkeit in FFF rechtlich und finanziell sichergestellt wird. Für eine Fläche von ca. 0.8 ha besteht eine Kompensationspflicht, welche mit der Aufwertung einer nahe liegenden Fläche erfüllt werden soll.

Mit Beschluss vom 26. April 2016 attestiert die Kommission Raumplanung der RKBM dem Vorhaben eine regionalwirtschaftliche und touristische Bedeutung und veranlasst die Aufnahme des Vorhabens im RGSK mit Koordinationsstand Festsetzung. Damit, beziehungsweise mit Genehmigung des RGSK durch den Kanton, kann auch Grundsatz 3 «Wichtiges kantonales Ziel“ erfüllt werden»

Mit dem Vorprüfungsbericht vom 20. Mai 2016 bestätigt das Amt für Gemeinden und Raumordnung, dass die Interessenabwägung erfolgt und detailliert und nachvollziehbar dokumentiert wurde. Der geäußerte Genehmigungsvorbehalt zum Grundsatz 3 wird mit Aufnahme des Vorhabens im RGSK ausgeräumt. Damit sind die Vorgaben auf Stufe Richtplanung erfüllt – der ebenfalls noch offene Punkt bezüglich der Kompensation ist auf Stufe Nutzungsplanung noch zu bereinigen. Aufgrund der weitgehend positiven Beurteilung des Vorhabens durch den Kanton wird hier auf eine nochmalige Zitierung der umfassenden Begründung aus oben erwähntem Dokument vom 16. Februar 2016 verzichtet.

Anhang 9 Regionale Landschaftsschutz- und Landschaftsschongebiete gemäss bestehenden teilregionalen Landschaftsrichtplänen

Die bestehenden teilregionalen Landschaftsrichtpläne wurden grösstenteils aufgehoben (vgl. Genehmigungsvermerke, Anhang 6 und Massnahme L5). Die Ausnahme bilden die in untenstehender Karte dargestellten Inhalte «Regionale Landschaftsschutz-/ Landschaftsschongebiete», welche im Koordinationsstand Zwischenergebnis noch gültig bleiben.

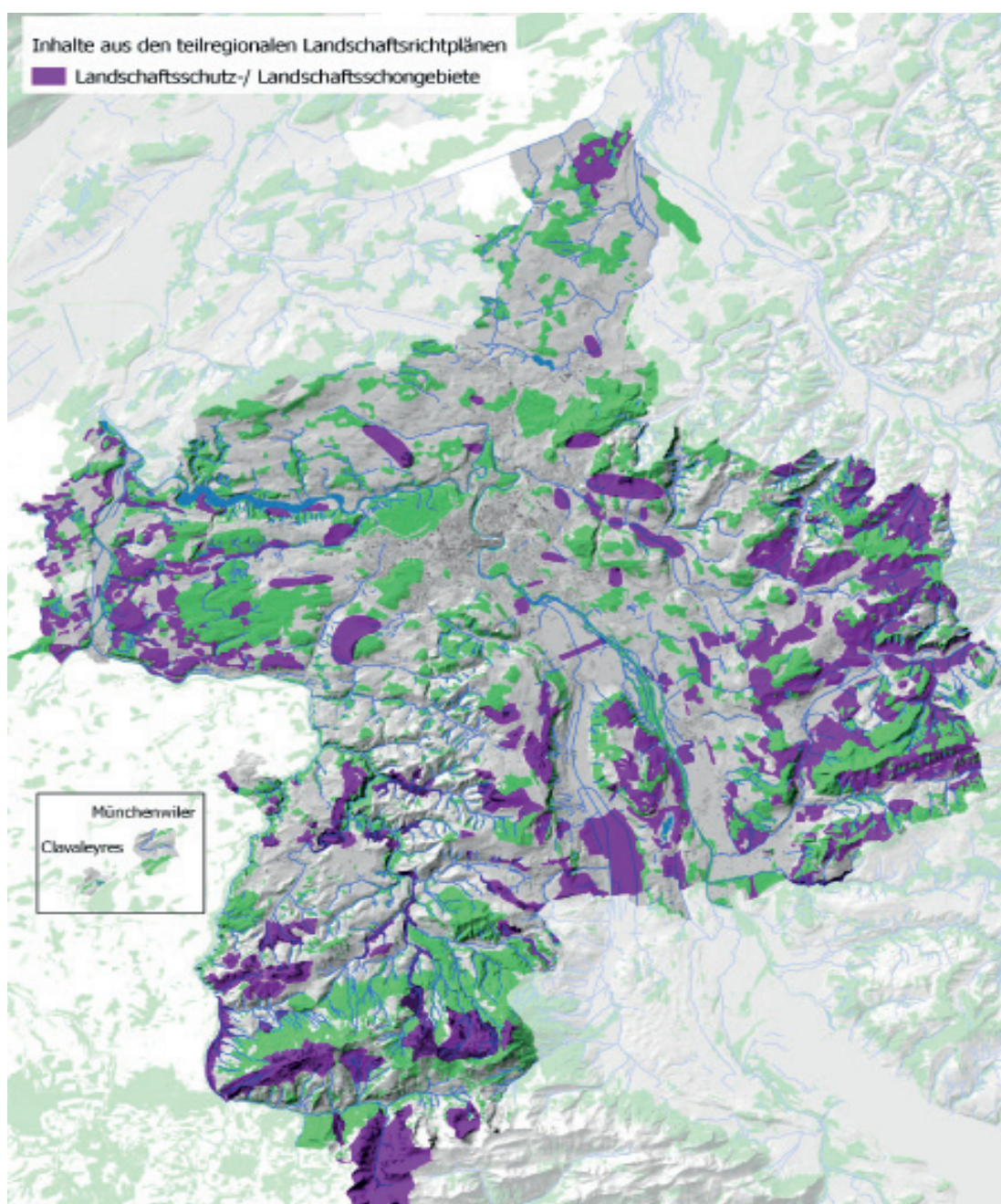


Abb. 38 Landschaftsschutz- und Landschaftsschongebiete gemäss teilregionalen Landschaftsrichtplänen.

Anhang 10 Grundlagenliste

Grundlagen Bund

Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2009), Agglomerationsprogramm Bern, Prüfbericht des Bundes

Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2009), Konzept zur Siedlungsentwicklung nach innen. Arbeitshilfe zur Erarbeitung von Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung

Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2014), Agglomerationsprogramm Bern, Prüfbericht des Bundes

Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2014), Grundlagendaten für die Festlegung von Zielwerten für die Indikatoren «Modal Split», «Beschäftigten/Einwohner nach ÖV-Güteklassen», «Unfälle», (MOCA Indikatoren). Bundesdaten zur Erarbeitung von Agglomerationsprogrammen 3. Generation

Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2015), Umsetzungsreporting der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation

Bundesamt für Raumentwicklung ARE/Bundesamt für Umwelt BAFU (2015), Natur und Landschaft in Agglomerationsprogrammen: Beitrag zur Umsetzung

Bundesamt für Strassen ASTRA (2009), Bundesbeschluss über das Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der Mittel

Bundesamt für Verkehr BAV (2016), Ausbauschnitt (AS25), Standbericht 2015

Bundesrat (2007), Verordnung über die Verwendung der zweckverbundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV)

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (2009), Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung, Version 0/2008. Vergleichende Indikatoren nach Agglomerationen

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (2012), Raumkonzept Schweiz

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (2014), Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung, Grundlagen für die Festlegung von Zielwerten für die Agglomerationsprogramme der dritten Generation, Datenübersicht

Anhang

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (2015), Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation

Grundlagen Kanton

Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR (2012), ESP-Programm, 7. Zwischenbericht/Controlling 2008–2012

Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR (2014), RGSK-Datenmodell 2. Generation: Grundlagen, konzeptionelles Modell, Datenstrukturen und Datenprozesse

Amt für öffentlichen Verkehr Bern AÖV (2013), 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungsbericht

Amt für öffentlichen Verkehr Bern AÖV (2015), Angaben zur Erschliessung der Gemeinden im Kanton Bern nach Erschliessungsgüteklassen gemäss kantonalem Richtplan (Massnahmenblatt B_10)

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination AÖV (2016), 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Standbericht Nr. 1

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE (2008), Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE (2008), ZMB Bern, Gesamtsynthese, Schlussbericht

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE (2008), ZMB Bern Süd, Schlussbericht

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE (2012), Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern, Modellaktualisierung 2012, Schlussbericht

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE (2012), Mobilität im Kanton Bern – Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE (2014), Strassennetzplan 2014–2029

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE (2014), Sachplan Veloverkehr

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE (2015), Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern, Anpassung Trend- und Zielszenario 2030, Kurzbericht

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE, Das Berner Modell: Zukunftsfähige Lösungen für den Strassenverkehr

Anhang

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE, Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion Bern JGK (2005), Agglomerationsprogramm Verkehr+Siedlung Region Bern, Hauptbericht

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE, Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion JGK (2007), Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung Region Bern Aktualisierung Massnahmenblätter

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE, Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion Bern JGK (2007), Zusatzbericht 2007 Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE, Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion Bern JGK (2012), RGSK: Synthesebericht 2012

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE, Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion Bern JGK, Amt für Gemeinden und Raumordnung (2012), Evaluationsbericht RGSK der 1. Generation

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE, Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion Bern JGK (2014), Leitfaden Handbuch RGSK 2. Generation. Bern

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE, Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion Bern JGK (2014), Kantonale Vorgaben RGSK Bern-Mittelland

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Bern BVE, Tiefbauamt des Kantons Bern (2011), Standards Kantonsstrassen, Arbeitshilfe

Regierungsrat des Kantons Bern (2016), Richtplan Kanton Bern 2030

Statistikkonferenz des Kantons Bern (2008), Regionalisierte Bevölkerungsprojektionen für den Kanton Bern bis zum Jahr 2030 (Ausgabe 2008)

Tiefbauamt Kanton Bern (2007), Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung Region Bern, Fuss- und Veloverkehr, Vertiefungsbericht 2007

Zukunft Bahnhof Bern (2011), Synthesebericht Gesamtkonzept

Grundlagen Regionalkonferenz Bern-Mittelland

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

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

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

Anhang

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

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

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

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2012), Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland/Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Bern 2012. Bericht, Kurzfassung, Massnahmenblätter und Übersichtskarten

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2012), Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland, Verkehrsintensive Vorhaben VIV: Controllingbericht 2012

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

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2012), Regionales ÖV-Angebotskonzept 2014-2017

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

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2013), Korridorstudie Konolfingen-Grosshöchstetten-Bowil, Schlussbericht

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2013), Weiterentwicklung Regionales Tramkonzept, Stossrichtungen für das künftige Tram- und ergänzende Busnetz, Synthesebericht

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2014), Regionale Velonetzplanung

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2015), Korridorstudie Belp-Gürbetal, Lösungsstrategie und Massnahmen, Schlussbericht

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2016), Regionales ÖV-Angebotskonzept 2018-2021

Anhang

Grundlagen und Vorarbeiten der Planungsregionen

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

Planungsverband Region Aaretal (1999), Raumplan

Planungsverband Region Aaretal (1999), Grundzüge der räumlichen Entwicklung

Planungsverband Region Aaretal (2002), Teilrichtplan Landschaftsentwicklung

Planungsverband Region Aaretal (2008), Raumplan

Planungsverband Region Aaretal (2008), Strukturplan

Planungsverband Region Aaretal (2009), Inhalte der Richtplanung

Planungsverband Region Aaretal (2009), Ergänzende Grundlagen zum RGSK Bern-Mittelland im Gebiet der Region Aaretal

Planungsverband Region Gantrisch (1981), Landschaftsrichtplan Region Gürbetal

Planungsverband Region Gantrisch (1993), Regionaler Gesamtrichtplan Schwarzwasser

Planungsverband Region Gantrisch (2007), Regionalentwicklungskonzept Gantrisch, Strategische Grundlagen

Planungsverband Region Gantrisch (2009), RGSK Bern-Mittelland, Grundlagen für den Teilraum Gantrisch

Planungsverband Region Gantrisch (2010), RGSK Bern-Mittelland, Grundlagen für den Teilraum Gantrisch, Zusatzbericht zu den noch zu ergänzenden Mindestinhalten

Planungsverband Region Kiesental (1982), Regionaler Richtplan

Planungsverband Region Kiesental (1990), Landschaftskonzept

Planungsverband Region Kiesental (1994), Regionales Entwicklungskonzept

Planungsverband Region Kiesental (1996), Velorichtplan

Planungsverband Region Kiesental (1999), Regionaler Verkehrsrichtplan

Anhang

- Planungsverband Region Kiesenental (2004), Teilrichtplan ökologische Vernetzung
- Planungsverband Region Kiesenental (2009), Leitbild
- Planungsverband Region Kiesenental (2009/2010), Vorarbeiten RGSK
- Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland RVK4 (2003), Korridorstudien Köniz–Schwarzenburg und Wangental
- Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland RVK4 (2005), Korridorstudie Bern Nord
- Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland RVK4 (2008), Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Region Bern, Kombinierte Mobilität
- Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland RVK4 (2008), Korridorstudie Aaretal, Synthesebericht
- Verein Region Bern VRB (2004), Regionaler Richtplan Teil 1: Einkaufs- und Freizeitstandorte, Regionsstruktur und Mobilität
- Verein Region Bern (2005), Regionaler Richtplan Teil 2a: Naherholung und Landschaft, Ausscheidung von Weilerzonen (inkl. Plan)
- Verein Region Bern (2008), Regionaler Richtplan Teil 3: Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung, Hochhauskonzept
- Verein Region Bern VRB (2009), Zentralitätsstruktur, Umsetzung Richtplan S + B, Arbeitspaket 1, Vorarbeit RGSK
- Verein Region Bern VRB (2009), AP2: Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte von regionaler Bedeutung, Umsetzung Richtplan S + B, Arbeitspaket 1, Vorarbeit RGSK
- Verein Region Bern VRB (2009), Vorarbeiten RGSK/AP4: Potenziale aus Gemeindesicht
- Verein Region Bern VRB (2009), Fachbericht: Raumstruktur Region Bern, Umsetzung Richtplan S + B, Aktionsprogramm 5, Vorarbeit RGSK
- Verein Region Bern VRB (2009), Aareschlaufen Regionaler Richtplan N + L, Umsetzung Nutzungs- und Gestaltungskonzept

Anhang

Weitere Literatur

Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG (2013): Geschäftsbericht Flughafen Bern-Belp 2013

Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün Stadt Bern (2008), Verkehrserhebungen Stadt Bern (2006/2007)

Geo7 (2009), RGSK Darstellungskonzept, Mindestinhalte und Darstellungsempfehlungen

Hornung/metron (2007), ZMB Bern: Strukturdaten für die Siedlungs- und Verkehrsprognose

Regionale Verkehrskonferenz Bern–Mittelland RVK4 (2012), Mobilität in der Region Bern, Mikrozensus 2010 zum Verkehrsverhalten Mobilität in der Region Bern

Stadt Bern (2016), STEK 2016, Stadtentwicklungskonzept Bern 2016 (Stand Mitwirkung)

Stadt Bern (2016), STEK 2016, Vertiefungsbericht Mobilität zum Stadtentwicklungskonzept 2016 (Stand Mitwirkung)

Stadt Bern (2016), STEK 2016, Vertiefungsbericht Siedlung und Freiraum (Stand Mitwirkung)

Anhang

Anhang 11 Abkürzungsverzeichnis

AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination
AP V + S Bern	Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung (jeweilige Generation mit römischen Zahlen angegeben)
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASP	Abendspitzenstunden
ASTRA	Bundesamt für Strassen
A&E	Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen
B + R	Bike and Ride
BFS	Bundesamt für Statistik
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung
BLS	Bern–Lötschberg–Simplon
BVE	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern
DLZ	Dienstleistungszentrum
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
E/ha	Einwohner pro Hektare
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FFF	Fruchtfolgeflächen
FRG	Förderverein Region Gantrisch
FS	Festsetzung
FV	Fernverkehr
Fzg-km	Fahrzeugkilometer
GFZo	Oberirdische Geschossflächenziffer
GIS	Geografisches Informationssystem
GVM	Gesamtverkehrsmodell
ha	Hektare
HAFAS	Fahrplaninformationssystem
HLS	Hochleistungsstrasse (u. a. Autobahn)
HVS	Hauptverkehrsstrasse
IR	Interregio
JGK	Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern
KfZ	Kraftfahrzeug
KLEK	Kantonales Landschaftsentwicklungskonzept
KM	Kombinierte Mobilität
KS	Koordinationsstand
LSA	Lichtsignalanlage
LV	Langsamverkehr
MinVV	Verordnung über die Verwendung der zweckgebun- denen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (SR 725.116.21)
Mio.	Million(en)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NM	Nachfrageorientierte Massnahmen

Anhang

OIK	Oberingenieurkreis
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖV-GK	ÖV-Güteklasse
P + R	Park and Ride
Pers-km	Personenkilometer
RBS	Regionalverkehr Bern–Solothurn
RE	Regio-Express
REK	Raumentwicklungskonzept
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (jeweilige Generation mit römischen Zahlen angegeben)
RKBM	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
RN	Raumnutzer
RPG	Raumplanungsgesetz des Bundes
RVK4	Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland
RVNP	Regionale Velonetzplanung
SARZ	Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit
SAZ	Strategische Arbeitszone
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SNP	Strassennetzplan
STATENT	Unternehmensstatistik des Bundes
STATPOP	Bevölkerungsstatistik des Bundes
STEK 2016	Räumliches Stadtentwicklungskonzept Bern 2016
STEP	Strategische Entwicklungsprogramme Bahninfrastruktur
TBA	Tiefbauamt des Kantons Bern
TU	Transportunternehmung
UeO	Überbauungsordnung
VIV	Verkehrsintensive Vorhaben
VM	Verkehrsmanagement
VO	Vororientierung
VRB	Verein Region Bern
WBB	Wohnbaulandbedarf
ZBB	Zukunft Bahnhof Bern
ZE	Zwischenergebnis
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung