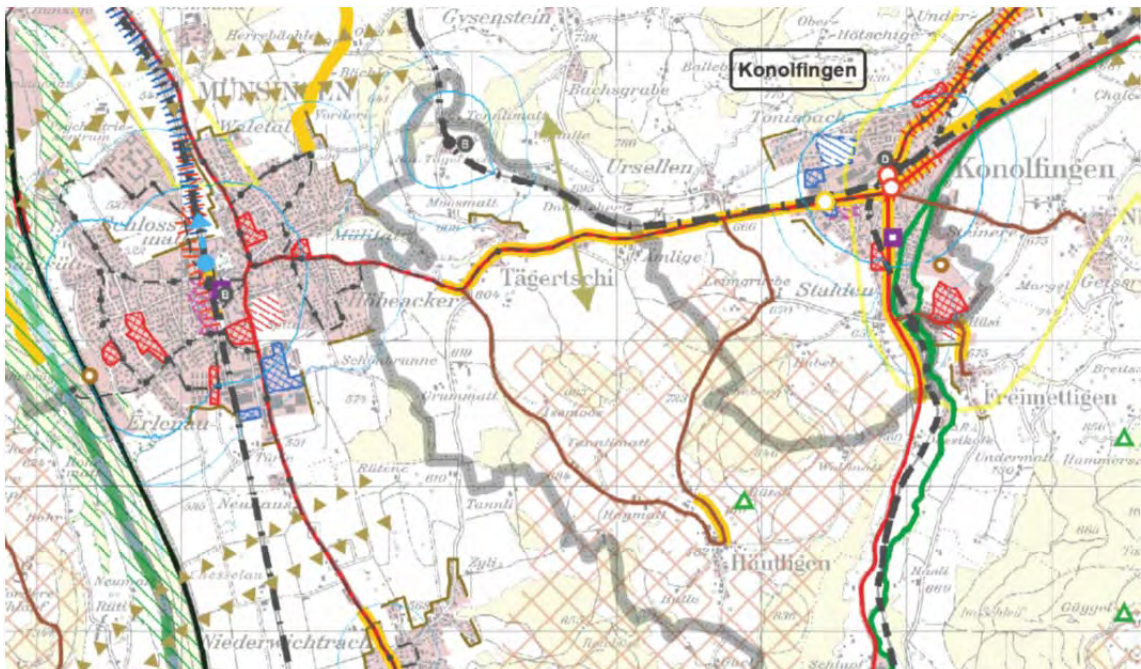


Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Bern 3. Generation

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

Massnahmenblätter, 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*
Katrin 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
Katrin 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: Ausschnitt RGSK-Karte 1:50'000

Genehmigungsvermerke

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland (RGSK)

Mitwirkung vom 20.04.2015 bis 10.07.2015

Vorprüfung vom 31.03.2016

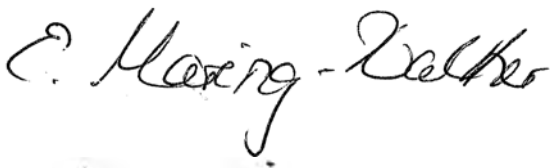
Mit vorliegender Planung werden folgende Richtplanungen aufgehoben:


- 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)

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

Abkürzungen	6
Definition wichtiger Begriffe	7
Struktur der Massnahmenblätter	9
Massnahmen Siedlung (S)	11
Massnahmen Landschaft (L)	43
Massnahmen Verkehr	79
Massnahmen motorisierter Individualverkehr (MIV)	79
Massnahmen öffentlicher Verkehr (ÖV)	185
Massnahmen Fuss- und Veloverkehr (LV)	273
Massnahmen kombinierte Mobilität (KM)	407
Nachfrageorientierte Massnahmen (NM)	433
Massnahmen Controlling (C)	451

Abkürzungen

AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination
AP V + S	Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASP	Abendspitzenstunden
B + R	Bike and Ride
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 täglicher Verkehr
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
ESP	Kantonale Entwicklungsschwerpunkte (z. B. ESP Wankdorf)
FV	Fernverkehr
GVM	Gesamtverkehrsmodell
HLS	Hochleistungsstrasse (u. a. Autobahn)
HVS	Hauptverkehrsstrasse
JGK	Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern
KM	Kombinierte Mobilität
LEK	Landschaftsentwicklungskonzept (z. B. LEK Aaretal)
LSA	Lichtsignalanlage
LV	Langsamverkehr
Mio.	Million(en)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NM	Nachfrageorientierte Massnahmen
OIK	Oberingenieurkreis
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P + R	Park and Ride
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn
REK	Räumliches Entwicklungskonzept
RKBM	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
RV	Regionalverkehr
RVK 4	Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland
RVNP	Regionale Velonetzplanung
RNP	Regionaler Naturpark Gantrisch
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
STEK 2016	Räumliches Entwicklungskonzept Bern 2016
STEP	Strategische Entwicklungsprogramme Bahninfrastruktur
TBA	Tiefbauamt
TU	Transportunternehmung
UeO	Überbauungsordnung
VIV	Verkehrsintensive Vorhaben
VRB	Verein Region Bern
ZBB	Zukunft Bahnhof Bern
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung
ZPP	Zone mit Planungspflicht

Definition wichtiger Begriffe

Koordinationsstand

Vororientierung:

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

Zwischenergebnis:

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

Festsetzung:

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

Priorisierung Massnahmen (gemäss Weisung Agglomerationsprogramme, ARE 2015)

Der Bund verlangt in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation von den Trägerschaften eine Priorisierung der Massnahmen, deren Mitfinanzierung im Rahmen des Infrastrukturfonds beantragt wird. Die Priorisierung basiert dabei auf den folgenden fünf Kriterien:

- Mitfinanzierbarkeit durch Bund ist gegeben
- Relevanz für die Agglomeration und das Agglomerationsprogramm
- Reifegrad
- Kosten/Nutzen-Verhältnis
- Bau- und Finanzreife

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

- Priorität A: Beginn Umsetzung der Massnahme in der Periode 2019 – 2022
- Priorität B: Beginn Umsetzung der Massnahme in der Periode 2023 – 2026
- Priorität C: Beginn Umsetzung der Massnahme ab 2027

Reifegrad (gemäss Weisung Agglomerationsprogramme, ARE 2015)

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

Reifegrad 1:

- Die Massnahme folgt aus der Problemanalyse und entspricht dem Leitbild (Zukunftsbild) sowie den Teilstrategien des Agglomerationsprogramms.
- Die finanziellen Auswirkungen der Massnahme sind aufgrund von Erfahrungswerten grob abgeschätzt.
- Die Wirkungen sind grob beurteilt.

Reifegrad 2:

- Reifegrad 1 ist erfüllt.
- Vorstudien inkl. Zweckmässigkeitsbeurteilungen und Machbarkeitsnachweis sind vorhanden. Vorstudien müssen auch eine Schätzung der Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten, eine Analyse der Wirtschaftlichkeit und der Auswirkungen auf die Umwelt enthalten.
- Variantenvergleiche und Projektoptimierungen sind bei Bedarf durchgeführt, unter Berücksichtigung eines breiten und, wo angezeigt, intermodalen Variantenfächers.
- Flankierende Massnahmen (insbesondere zu Kapazitätsausbauten) weisen eine ähnliche Planungsreife auf und sind integrierender Bestandteil der Massnahme bzw. des Massnahmenpakets. Mit der Verkehrsmassnahme verknüpfte Siedlungsmassnahmen weisen einen ausreichenden Konkretisierungsgrad auf.

Wirkung (gemäss Weisung Agglomerationsprogramme, ARE 2015)

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

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

Kostenteiler

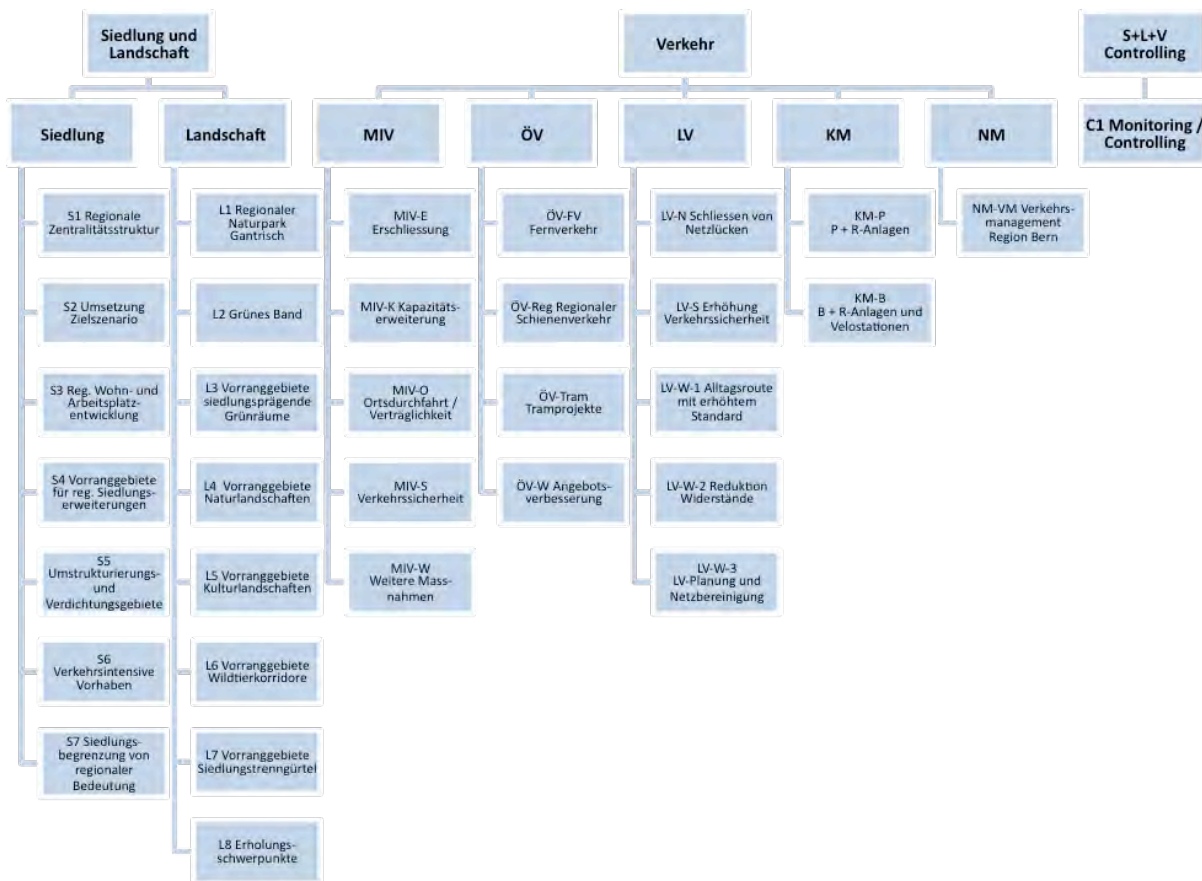
Der in den Massnahmenblättern aufgeführte Kostenteiler basiert auf der Annahme, dass sich der Bund über den Infrastrukturfonds entsprechend an den im RGSK II vorgeschlagenen Massnahmen beteiligt. Die tatsächliche Kostenbeteiligung des Bundes wird jedoch erst im Rahmen der Leistungsvereinbarung, nach erfolgter Prüfung der Massnahmen durch das ARE, zwischen Bund und Trägerschaft festgelegt. Auch die Angaben zum Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinden haben informativen Charakter.

Struktur der Massnahmenblätter

Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK der 2. Generation besteht aus drei Teilen: dem Bericht, den Massnahmenblättern sowie der Übersichtskarte. Die Massnahmenblätter, die Übersichtskarte sowie mit einem Seitenbalken markierte Inhalte des Berichts sind behördenverbindlich.

Der vorliegende Teil Massnahmenblätter enthält Massnahmen für das RGSK II, die aus den Analyse- und Konzeptarbeiten im Bericht abgeleitet wurden. Der Teil Massnahmenblätter konkretisiert die im Leitbild und in den Teilstrategien festgehaltenen Inhalte. Sie sind thematisch nach den Inhalten Siedlung und Landschaft, Verkehr sowie Controlling gegliedert. Die Abfolge der einzelnen Massnahmen innerhalb des Verkehrsteils erfolgt in Anlehnung an die Systematik der kantonalen Synthese der Verkehrsmassnahmen. Im RGSK II sind keine Massnahmen den Kategorien MIV 1 (Nationale Infrastruktur), MIV 2 (Umfahrung) oder ÖV 4 (Strassengebundener ÖV) zugewiesen. Die Massnahmenblätter sind gemäss der Weisung des ARE gestaltet und enthalten alle massgeblichen Informationen zu den einzelnen Vorhaben.

Folgende Abbildung zeigt die Struktur der Massnahmenblätter des RGSK II auf:



Massnahmen Siedlung (S)

Regionale Zentralitätsstruktur (S-1)	12
Umsetzung Zielszenario (S-2)	14
Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte (S-3)	16
Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung (S-4)	21
Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete (S-5)	30
Verkehrsintensive Vorhaben (S-6)	36
Siedlungsbegrenzung von regionaler Bedeutung (S-7)	39

Massnahme/Massnahmenpaket:

Regionale Zentralitätsstruktur

S-1

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. S1), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.098
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

Massnahmenbeschreibung

Einleitung:

Die Zentralitätsstruktur bildet die Funktion der Gemeinden in der Region ab. Der Kanton Bern ordnet die Gemeinden den fünf Raumtypen gemäss Raumkonzept Bern zu. Das Raumkonzept definiert innerhalb der Raumtypen Zentren der Stufen 1 bis 4. Dies erfolgt aufgrund von Kriterien, welche die unterschiedlichen Merkmale der Gemeinden berücksichtigen. Im kantonalen Richtplan 2030 nimmt der Kanton die Zuordnung der Gemeinden zu den Raumtypen gemäss Raumkonzept Kanton Bern vor und benennt die massgebende Bevölkerungsentwicklung und Richtwerte für die Raumnutzerdichte für die einzelnen Zentralitätstypen. Damit werden die Grundlagen geschaffen, die räumlichen Ziele für die Raumentwicklung im Kanton Bern auf Gemeindeebene umzusetzen.

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland hat im RGSK der 1. Generation die Zentralitätsstruktur bezeichnet und zwischen Zentren der Stufen 1 bis 4 unterschieden und eine provisorische 5. Stufe eingeführt. Die Zentren der Stufe 5 bezeichneten Versorgungszentren des ländlichen Raums. Eine Massnahme des RGSK der 1. Generation beinhaltet das Vertiefen der Zentralitätsstruktur im Rahmen des RGSK der 2. Generation und Überprüfung der Zentren der 4. und 5. Stufe.

Zielsetzung:

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

Massnahmen:

- Für die Regionalkonferenz Bern-Mittelland gilt folgende Zentralitätsstruktur:
 Zentrum von nationaler Bedeutung gemäss des kantonalen Richtplans 2030 (Zentrum Stufe 1):
 Bern (ohne Nieder- und Oberbottigen) inkl. Bolligen (nur Bolligen Dorf und Station), Ittigen, Köniz (nur Köniz, Liebefeld, Niederwangen, Wabern), Münchenbuchsee (nur Bahnhof Zollikofen), Muri, Ostermundigen, Zollikofen
 Regionales Zentrum von kantonalen Bedeutung gemäss kantonalem Richtplan (Zentrum Stufe 3):
 Schwarzenburg
 Regionale Zentren der 4. Stufe gemäss kantonalem Richtplan:
 Belp, Konolfingen, Laupen/Bösingen (vgl. Nr. 2), Moosseedorf/Urtenen-Schönbühl, Münchenbuchsee, Münsingen, Neueneegg/Flamatt (vgl. Nr. 2), Oberdiessbach, Riggisberg, Worb
- Der Kanton (JGK/AGR) hat die Abklärungen bezüglich der überkantonalen Doppelzentren Neueneegg/ Flamatt und Laupen/Bösingen mit dem Kanton Freiburg bzw. der Region Sense koordiniert. Die Funktion der beiden Doppelzentren wurde aufgrund der Lage an der Kantonsgrenze in Zusammenarbeit mit Nachbarregion /-kanton vertieft untersucht, insbesondere auch deren Einzugsgebiete und allfällige Verknüpfungen zwischen den beiden Doppelzentren. Die Ergebnisse dieser Abklärungen ermöglichen die Festsetzung der Zentralitätsstufe für Neueneegg/ Flamatt bzw. Laupen/Bösingen im RGSK BM der 2. Generation. Die beiden Doppelzentren sind als Siedlungsmassnahme in den regionalen Richtplan Sense aufzunehmen.
- Die Zentrumsgemeinden schaffen die Voraussetzungen, dass sie die Zentrumsfunktionen wahrnehmen können. Dies umfasst in erster Linie die Erhaltung und Aufwertung ihrer Kernbereiche hinsichtlich Funktion (Raumangebot für private und öffentliche Dienstleistungen) und Gestaltung.
- Die regionale Zentralitätsstruktur ist bei strategischen Planungen (z.B. ÖV-Angebotsplanung, Festlegung von Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkten / Vorranggebieten Siedlungserweiterung), bei der Ansiedlung von überregionalen und überkommunalen Nutzungen (z.B. Schulen, Spitäler, Versorgungseinrichtungen, Sportstätten) und bei Förderprogrammen (z.B. ESP Wohnen) zu berücksichtigen.

Zuständigkeiten	
Federführung: Kanton, JGK/AGR (Nr. 2) Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Nr. 1/4) Gemeinden, Zentren 4. Stufe (Nr. 3)	Beteiligte Stellen: Kanton (JGK/AGR) Gemeinden
Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Mit der Genehmigung des RGSK Bern-Mittelland der 2. Generation wird die regionale Zentralitätsstruktur formell festgelegt. - Bei strategischen Planungen und bei Standortentscheiden von überkommunalen Einrichtungen/Nutzungen (z.B. Altersheime, Schulen) ist die regionale Zentralitätsstruktur zu berücksichtigen. Im Rahmen der ordentlichen Mitberichtsverfahren überprüft und beurteilt die Regionalkonferenz die Anwendung dieses Grundsatzes.	
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: – Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr. Genauigkeit: +/- % Stand:
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	
Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): Die Berücksichtigung einer angemessenen Zentralitätsstruktur in der Raumplanung und der Regionalentwicklung wirkt sich positiv auf eine zweckmässige Raumplanung (z.B. Siedlungsentwicklung nach Innen, Infrastrukturplanung) und Regionalentwicklung aus. Die Ziele einer dezentralen Konzentration können besser erreicht werden und damit unter anderem die Versorgungssituation über das ganze Gebiet gewährleistet werden. Insgesamt können die Verkehrswege in der Summe klein gehalten und der Flächen- und Energieverbrauch reduziert werden. Attraktive regionale Zentren sind Identifikationspunkte für die Bevölkerung und Imageträger für den Standortwettbewerb und den Tourismus. Zudem wirken sich starke Zentren positiv auf die Umlandgemeinden und somit auf die gesamte Regionalkonferenz aus.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Massnahmenblätter S2 / S3 / S4 / S5 /C1	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2
Sonstiges	
Literatur / Grundlagendokumente:	
Bemerkungen / Hinweise:	

Massnahme/Massnahmenpaket:	Umsetzung Zielszenario	S-2
-----------------------------------	-------------------------------	------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. S2), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.099
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <p>Die Umsetzung des Zielszenarios ist als strategische Massnahme und mit dem Fokus städtebauliche und freiräumliche Qualität voranzutreiben. Dabei kommt der Frage der Einstellung der Bevölkerung gegenüber neuen Einzonungen, bzw. Überbauung und Verdichtung bereits eingezonter Flächen sowie der Aktivierung von Umstrukturierungsgebieten grosse Bedeutung zu. Zusätzlich bedingen Siedlungserweiterungen von regionaler Bedeutung eine stärkere überkommunale Koordination und Zusammenarbeit. Mit Massnahmen im Bereich Kommunikation / Information soll die Umsetzung des Zielszenarios unterstützt werden.</p>
<p>Massnahmen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Es wird eine Plattform („Thinktank“) geschaffen, welche sich der sich stellenden entwicklungsplanerischen Herausforderungen annimmt, Handlungsschwerpunkte und – ablauf zur Diskussion stellt und die Vernetzung und Zusammenarbeit der beteiligten Akteure fördert. 2. Die Regionalkonferenz setzt die Informationskampagne, in der die Bevölkerung und die Entscheidungsträger über Zusammenhänge, mögliche Konflikte und Lösungsansätze bei der Mobilisierung von Innenentwicklungspotenzialen informiert werden, in geeigneter Weise fort. Es wird auf eine Einstellungsänderung und Sensibilisierung gegenüber den im Zielszenario angestrebten Entwicklungen (Siedlungsentwicklung nach innen, Einzonungen am richtigen Ort, Umsetzung von Schwerpunkten, Qualität hinsichtlich Städtebau, Gestaltung und Freiraum) hingewirkt. 3. Weitere Mittel und Instrumente zur Umsetzung des Zielszenarios werden geprüft. In erster Linie sind abgestimmt auf die bestehenden Hilfsmittel des Kantons und auf die Bedürfnisse der Gemeinden gezielt Praxishilfen und Anleitungen zu erarbeiten. Weiter sollen Anwendungsmöglichkeiten der interkommunalen Kooperation, beispielsweise mittels überkommunalem Siedlungs- und Landschaftsrichtplan, sowie die Erarbeitung eines Konzepts zum innerregionalen Ausgleich von Siedlungsflächen geprüft werden. Auch Anwendungsmöglichkeiten und Wirksamkeit der regionalen Überbauungsordnung sollen in diesem Zusammenhang in die Überlegungen eingeschlossen werden.

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Regionalkonferenz Bern-Mittelland</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Gemeinden</p> <p>Kanton Bern (JGK/AGR, BVE)</p>

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - ab 2015 Erarbeitung Projektskizze/Arbeitsprogramm/Budget Plattform und Prüfung weiterer Instrumente - ab 2016 Umsetzung, Prüfung innerregionaler Ausgleichsmechanismus etc.	
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis (Nr. 1: Plattform, Nr. 3) <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (Nr. 2: Informationskampagne) Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: Fr. 50'000.- Erarbeitung / Prüfung weiterer Mittel und Instrumente Fr. xx.- Informationskampagne(offen) Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr. Genauigkeit: +/- % Stand:
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): Mit dem Zielszenario soll der zukünftige Bevölkerungszuwachs primär im inneren, gut erschlossenen Teil der Regional-konferenz (Kernagglomeration) und in den Zentren (Regionalzentren, Versorgungszentren) stattfinden. Die zusätzli-chen Arbeitsplätze sollen sich zur Hauptsache in den Entwicklungsschwerpunkten (Kantonale ESP, regionale Arbeits-platzschwerpunkte, VIV-Standorte) ansiedeln. Somit kann eine konzentrierte und nachhaltige Siedlungsentwicklung erreicht werden. Kompakte Siedlungsstrukturen lassen sich einfacher und kostengünstiger erschliessen (Ver- und Ent-sorgung, öffentlicher Verkehr, Strasse). (Sprung-) Kosten für die öffentliche Hand können so eher vermieden werden.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Massnahmenblätter S1 / S3 / S4 / S5 / C1	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: -
Bemerkungen / Hinweise:

Massnahme/Massnahmenpaket: **Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte** **S-3**

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. S3), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.100
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

Massnahmenbeschreibung																			
Einleitung:																			
<p>Das teilrevidierte Raumplanungsgesetz sieht Massnahmen für eine verstärkte Siedlungsentwicklung nach innen vor. Unbebaute Bauzonen sind unter Berücksichtigung einer angemessenen Wohnqualität ihrer Bestimmung zuzuführen. Der Richtplan 2030 des Kantons Bern setzt die Anforderungen des Raumplanungsgesetzes um. Für die Erarbeitung des RGSK 2. Generation wurden die Bundesvorgaben sowie der kantonale Richtplan 2030 (Stand Mitwirkung, September 2014) berücksichtigt.</p>																			
Zielsetzung:																			
<p>Als Beitrag zur Umsetzung des Zielszenarios und somit im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung ist die Vorbereitung und Realisierung von Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkten an raumplanerisch besonders geeigneten Lagen zu fördern.</p>																			
Massnahmen:																			
<p>1. Is regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte gelten die in der RGSK-Übersichtskarte bezeichneten und in der untenstehenden Tabelle aufgelisteten Standorte. Diese Standorte liegen in der Regel in den Zentrumsge- meinden gemäss S1 und erfüllen folgende Mindestanforderungen:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Mindestgrösse</th> <th>minimale ÖV- Erschliessungsgüteklasse</th> <th>Anforderung an MIV-Erschliessung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Wohnschwerpunkte Wohnen</td> <td>1 Hektare</td> <td>C</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Arbeitsschwerpunkte DL</td> <td>1 Hektare</td> <td>C</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Arbeitsschwerpunkte IG</td> <td>1 Hektare</td> <td>F</td> <td>direkte Anbindung ans regionale Basisnetz</td> </tr> </tbody> </table>					Mindestgrösse	minimale ÖV- Erschliessungsgüteklasse	Anforderung an MIV-Erschliessung	Wohnschwerpunkte Wohnen	1 Hektare	C	-	Arbeitsschwerpunkte DL	1 Hektare	C	-	Arbeitsschwerpunkte IG	1 Hektare	F	direkte Anbindung ans regionale Basisnetz
	Mindestgrösse	minimale ÖV- Erschliessungsgüteklasse	Anforderung an MIV-Erschliessung																
Wohnschwerpunkte Wohnen	1 Hektare	C	-																
Arbeitsschwerpunkte DL	1 Hektare	C	-																
Arbeitsschwerpunkte IG	1 Hektare	F	direkte Anbindung ans regionale Basisnetz																
<p>2. Die Gemeinden fördern die Realisierung der regionalen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte unter Berücksichtigung qualifizierter Verfahren, einer angemessenen baulichen Dichte und der Ausschöpfung der rechtlichen Mög- lichkeiten zur Mobilisierung. Die Gemeinden werden dazu angehalten, an diesen Standorten sofern vorhanden die maximale rechtsgültige Bebauungsdichte zu realisieren und bei geeigneter Lage einen Dichte-Bonus mittels eines Wettbewerbsverfahrens geltend zu machen. Falls an einem Standort unerwünschte Entwicklungen auftreten, müssten die Gemeinden diese mittels der Einführung einer Planungszone unterbinden und die planungsrechtli- chen Grundlagen den regionalen Zielsetzungen anpassen. Den Gemeinden wird zur Sicherstellung einer quali- tätsvollen Entwicklung die Anwendung qualifizierter Verfahren gemäss SIA 142 und 143 und den in Ergänzung dazu erlassenen Wegleitungen empfohlen. Die Wahl des Verfahrens (Studienaufträge, Wettbewerbe, UeO) richtet sich nach der Komplexität der Fragestellung und der Bedeutung des Standorts. Unabhängig von der Verfahrensart fördern die Gemeinden qualitätsvolle Projekte, indem sie die angemessene Nutzung und bauliche Dichte, Er- schliessung mit dem LV, Gestaltung und Wohnumfeld sowie deren Einbettung in den angestrebten städtebauli- chen und freiräumlichen Kontext des umgebenden Quartiers erarbeiten und sicherstellen. Die Gemeinden fördern die Verfügbarkeit der regionalen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte u.a. durch Animation von Grundeigentü- mern (z. B. Gesprächsaufnahme, planerische Vorleistungen), Abbau von Hemmnissen (z. B. Anpassungen pla- nungsrechtlicher Bestimmungen), Schaffung von Anreizen (z. B. Investitionen in Siedlungsausstattung), Informati- on und nach Möglichkeit durch baulandpolitische Massnahmen (z. B. Erwerb von Grundstücken).</p>																			
<p>3. Die Gemeinden prüfen im Rahmen ihrer Ortsplanungen mögliche Massnahmen zur qualitätsvollen Verdichtung: Bauliche Verdichtungen haben hinsichtlich Nutzungsmass und Gestaltung so zu erfolgen, dass sie bezüglich Ortsbild und denkmalpflegerischen Aspekten verträglich sind.</p>																			
<p>4. Die Regionalkonferenz unterstützt die Umsetzung der regionalen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte im Rah- men des Massnahmensets zur Umsetzung des Zielszenarios (vgl. S2) sowie durch die regionale Wirtschaftsförde- rung.</p>																			

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

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Gemäss Massnahmenbeschrieb	
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: (exkl. MWSt.) - Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- % Stand:

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): Durch die konzentrierte Ansiedlung von Einwohnern und Arbeitsplätzen an raumplanerisch besonders geeigneten Standorten wird das Verkehrsaufkommen vermindert und (in Kombination mit verkehrlichen Massnahmen) verträglicher gestaltet. Kompakte Siedlungsstrukturen lassen sich einfacher und kostengünstiger erschliessen (Ver- und Entsorgung, öffentlicher Verkehr, Strasse). (Sprung-)Kosten für die öffentliche Hand können so eher vermieden werden.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Massnahmenblätter S2 / S3 / S5 / MIV -O-18 (Bernapark Ostermundigen) / ÖV-W-2b	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland, 2012
- WebGIS-Umfrage bei den Gemeinden der Region Bern-Mittelland 2014
- Richtplan 2030 Kanton Bern Als besonders relevant sind folgende Massnahmenblätter hervorzuheben: A_01, A_05, A_06, A_07, A_08, C_01, C_02
- Arbeitshilfe Siedlungsentwicklung nach innen. Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 2015.
- Arbeitshilfe Siedlungsentwicklung nach innen. Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation (ra-wi), Kanton Luzern, 2013
- Broschüre „Siedlungsentwicklung nach innen. Gute Beispiele aus Berner Gemeinden“. Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 2014.
- Erfolg mit der Überbauungsordnung. Tipps für Gemeindebehörden für einen problemloseren Umgang mit Überbauungsordnungen in ländlichen Gemeinden. Eine Arbeitshilfe für die Ortsplanung. Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 2000.
- Von der Zone mit Planungspflicht zur Baubewilligung. Arbeitshilfe für die Ortsplanung. Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 1998.
- Förderung der Siedlungsqualität: Verfahren und Beurteilungspunkte. Amt für Raumentwicklung, Baudirektion Kanton Zürich. 2012.
- Freiraumentwicklung in Agglomerationen. Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bundesamt für Wohnungswesen BWO. 2014.
- Wohnumfeldqualität und –planung. Arbeitsgrundlagen für Wohnumfeldverbesserungen, Bundesamt für Wohnungswesen BWO, 2009
- Der Planungswettbewerb: Auf der Suche nach der besten Lösung. Amt für Raumplanung, Kanton Solothurn. 2007.
- SIA Ordnungen 142, 143 und dazu erlassene Wegleitungen: www.sia.ch
- Siedlungsverdichtung und –erneuerung in der Agglomeration Chur. Amt für Raumplanung Graubünden. 2014.
- Quartierplanung – Chance für mehr Siedlungsqualität. Info ARP, Amt für Raumplanung Graubünden. 2002.
- Bewegungsfreundliche Siedlungen. IRAP, Hochschule für Technik Rapperswil. 2005.
- Weitere Hilfsmittel Siedlungsentwicklung nach innen für die Gemeinden: www.be.ch/sein

Bemerkungen / Hinweise:

- Als Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte gelten eingezonte, nicht bebaute Gebiete. (Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung sind nicht eingezont. Umstrukturierungsgebiete und Verdichtungsgebiete sind eingezont und bebaut.)
- Es ist möglich, dass Gemeinden ihre in der WebGIS-Umfrage eingegebenen Gebiete hier nicht wiederfinden. Dies kann zum Beispiel der Fall sein, wenn sie bereits realisiert wurden, wenn sie aufgrund ihrer Eigenschaften als Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete eingestuft wurden oder wenn sie aus der regionalen Perspektive nicht als Schwerpunktgebiete in Frage kommen. Im letzten Fall sind diese Gebiete kommunal weiterzuverfolgen.
- Die Störfallvorsorge ist gemäss der Störfallverordnung (Art. 11a StFV) in der Richt- und Nutzungsplanung zu berücksichtigen. Bei allfälligen Änderungen der Nutzungsplanung ist zu überprüfen, ob die betroffenen Gebiete innerhalb von Störfalkonsultationsbereichen liegen.

Wohnschwerpunkte

Gemeinde	Raumtyp*	Standort	Nr.	Fläche total (ha)	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Freifläche (%)	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	keine Abklärungen
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	0	D	Konzeptphase
Ittigen	UK	Worblaufenstrasse	S-3-09	1,1	100	0	0	B	keine Abklärungen
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, Bächtelena-cker	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 Wohnüberbauung 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	keine Abklärungen
Muri	UK	Riedacker	S-3-44	1,5	30	0	70	B	Baubewilligung
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.

* Raumtyp gemäss RGSK II

Z1 = Zentrum 1. Stufe: Stadt Bern

UK = Urbane Kerngebiete der Agglomerationen (ohne Stadt Bern)

Z34 = Zentren 3. Stufe ausserhalb der urbanen Kerngebiete 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

Arbeitsschwerpunkte

Gemeinde	Raumtyp*	Standort	Nr.	kant. ESP	Fläche total (ha)	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Freifläche (%)	ÖV-GK	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	keine Abklärungen
Konolfingen	Z34	Bernstrasse	S-3-25	Nein	1,0	0	100	0	C	Konzeptphase
Meikirch	ZN	Bushalle Ortschaften	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.
Ostermundigen	UK	Schwandi	S-3-51	Nein	5,2	0	100	0	C	Baubewilligung
Schwarzenburg	Z34	Bahnhof / Ringenmatt	S-3-53	Nein	2,7	0	100	0	D	keine Abklärungen
Schwarzenburg	Z34	Wälleried	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	Worboden	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

* Raumtyp gemäss RGSK II

Z1 = Zentrum 1. Stufe: Stadt Bern

UK = Urbane Kerngebiete der Agglomerationen (ohne Stadt Bern)

Z34 = Zentren 3. Stufe ausserhalb der urbanen Kerngebiete 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

Massnahme/Massnahmenpaket: Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung S-4

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. S4), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.101
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

Massnahmenbeschreibung																			
<p>Einleitung:</p> <p>Gemäss teilrevidiertem Raumplanungsgesetz bleiben Neueinzonungen unter Wahrung des 15-jährigen Bedarfs und der Einhaltung der kantonalen Richtplanvorgaben möglich. Der Richtplan 2030 des Kantons Bern sieht gezielte Bauzonenerweiterungen unter Berücksichtigung der Zentralität, des Bevölkerungswachstums und der Raumnutzerdichten vor. Analog zur kantonalen Festlegung von Medianwerten werden für die Raumtypen regionale Mediane gebildet mit denen sich ein regionaler Wohnbaulandbearb von 452 ha ergibt. Die Auswahl der Vorranggebiete orientiert sich am theoretischen regionalen Bedarf sowie der geschätzten Umsetzungswahrscheinlichkeiten der einzelnen Flächen bis 2030.</p>																			
<p>Zielsetzung:</p> <p>Vorranggebiete für die regionale Siedlungserweiterung Wohnen resp. Arbeiten liegen aus regionaler Sicht und bezüglich Erschliessung an bevorzugten Entwicklungsstandorten. Ihre Einzonung und spätere Realisierung als Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte sind daher im Sinne des Zielszenarios sowie einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung zu fördern.</p>																			
<p>Massnahmen und Vorgehen:</p> <p>1. Als Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen gelten die in der RGSK-Karte bezeichneten und in der untenstehenden Tabelle aufgelisteten Standorte. Diese weisen ähnlich gute Eigenschaften bezüglich Lage wie die regionalen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte auf und berücksichtigen die übergeordneten Landschaftsräume gemäss Entwicklungsleitbild. Die Standorte weisen eine geeignete Lage im Siedlungskörper auf und ihre Dimensionierung steht im Verhältnis zur Grösse des vorhandenen Siedlungskörpers. Darüber hinaus erfüllen sie folgende Mindestanforderungen gemäss den kantonalen Vorgaben:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Mindestgrösse</th> <th>minimale ÖV-Erschliessungsgüteklasse</th> <th>Anforderung an MIV-Erschliessung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Vorranggebiete Wohnen</td> <td>1 Hektare</td> <td>C</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Vorranggebiete Arbeiten DL</td> <td>1 Hektare</td> <td>C</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Vorranggebiete Arbeiten IG</td> <td>1 Hektare</td> <td>F</td> <td>direkte Anbindung ans regionale Basisnetz</td> </tr> </tbody> </table> <p>2. Die Gemeinden fördern die Einzonung der Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen, indem sie auf der politischen, planerischen (z. B. Infrastrukturverträge) und bodenpolitischen Ebene Einfluss nehmen. Zudem stellen die Gemeinden die Verfügbarkeit des Baulands sicher (z. B. mittels vertraglichen Bauverpflichtungen und bedingten Einzonungen) und gewährleisten (z. B. durch die Einzonung in eine Zone mit Planungspflicht (ZPP)) eine spätere Realisierung als Wohn- oder Arbeitsschwerpunkt mit qualifizierten Verfahren gemäss SIA 142 und 143 und den in Ergänzung dazu erlassenen Wegleitungen. Die Gemeinden entwickeln mit geeigneten Instrumenten Leitbilder und Konzepte aus denen konkrete Qualitätskriterien für die Entwicklung der Vorranggebiete ableitbar sind. Die Wahl des Verfahrens (Studienaufträge, Wettbewerbe, UeO) richtet sich nach der Komplexität der Fragestellung und der Bedeutung des Standorts. Unabhängig von der Verfahrensart fördern die Gemeinden qualitätsvolle Projekte, indem sie die angemessene Nutzung und bauliche Dichte, Erschliessung mit dem LV, Gestaltung und Wohnumfeld sowie deren Einbettung in den angestrebten städtebaulichen und freiräumlichen Kontext des umgebenden Quartiers erarbeiten und sicherstellen.</p> <p>3. Bei der Entwicklung von regionalen Siedlungserweiterungen mit grossen räumlichen Auswirkungen bzw. in Räumen mit mehreren Vorranggebieten und gemeindeübergreifenden Siedlungserweiterungsgebieten ist eine überkommunale Planung anzustreben (z. B. in Form eines überkommunalen räumlichen Entwicklungskonzepts oder eines Siedlungsrichtplans). Die Regionalkonferenz ist dabei zumindest einzubeziehen – in Absprache mit den Gemeinden ist auch eine aktivere Rolle der Regionalkonferenz denkbar.</p> <p>4. Die Regionalkonferenz unterstützt die Umsetzung der Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen im Rahmen des Massnahmensets zur Umsetzung des Zielszenarios (vgl. S2), bei der Initiierung und Erarbeitung überkommunaler räumlicher Entwicklungskonzepte sowie durch die regionale Wirtschaftsförderung.</p>					Mindestgrösse	minimale ÖV-Erschliessungsgüteklasse	Anforderung an MIV-Erschliessung	Vorranggebiete Wohnen	1 Hektare	C	-	Vorranggebiete Arbeiten DL	1 Hektare	C	-	Vorranggebiete Arbeiten IG	1 Hektare	F	direkte Anbindung ans regionale Basisnetz
	Mindestgrösse	minimale ÖV-Erschliessungsgüteklasse	Anforderung an MIV-Erschliessung																
Vorranggebiete Wohnen	1 Hektare	C	-																
Vorranggebiete Arbeiten DL	1 Hektare	C	-																
Vorranggebiete Arbeiten IG	1 Hektare	F	direkte Anbindung ans regionale Basisnetz																

5. Die Gebiete des Typs «Pool» in der Tabelle «Vorranggebiete Siedlungserweiterung Pool» können jeweils im Tausch gegen gleichflächige Gebiete der jeweiligen Gemeinde oder einer angrenzenden Gemeinde mit mindestens gleich zentralem Raumtyp entwickelt werden, nicht aber zusätzlich.

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

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Gemäss Massnahmenbeschrieb	
Koordinationsstand (vgl. nachfolgende Tabellen): <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: (exkl. MWSt.) - Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- % Stand:

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): Durch die konzentrierte Ansiedlung von Einwohnern und Arbeitsplätzen an raumplanerisch besonders geeigneten Standorten wird das Verkehrsaufkommen vermindert und (in Kombination mit verkehrlichen Massnahmen) verträglicher gestaltet. Kompakte Siedlungsstrukturen lassen sich einfacher und kostengünstiger erschliessen (Ver- und Entsorgung, öffentlicher Verkehr, Strasse). (Sprung-)Kosten für die öffentliche Hand können so eher vermieden werden. Mit der Ausrichtung der zukünftigen Siedlungsentwicklung auf die übergeordneten Grünstrukturen werden wertvolle siedlungsnaher Erholungsflächen erhalten und können zukünftig weiterentwickelt werden.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Massnahmenblätter S2 / S3 / S5 / ÖV-W-2b	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland, 2012
- WebGIS-Umfrage bei den Gemeinden der Region Bern-Mittelland 2014
- Richtplan 2030 Kanton Bern. Als besonders relevant sind folgende Massnahmenblätter hervorzuheben: A_01, A_05, A_06, A_07, A_08, C_01, C_02
- Von der Zone mit Planungspflicht zur Baubewilligung. Arbeitshilfe für die Ortsplanung. Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 1998.
- Förderung der Siedlungsqualität: Verfahren und Beurteilungspunkte. Amt für Raumentwicklung, Baudirektion Kanton Zürich. 2012.
- Freiraumentwicklung in Agglomerationen. Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bundesamt für Wohnungswesen BWO. 2014.
- Wohnumfeldqualität und –planung. Arbeitsgrundlagen für Wohnumfeldverbesserungen, Bundesamt für Wohnungswesen BWO. 2009.
- Der Planungswettbewerb: Auf der Suche nach der besten Lösung. Amt für Raumplanung, Kanton Solothurn. 2007.
- SIA Ordnungen 142, 143 und dazu erlassene Wegleitungen: www.sia.ch
- Quartierplanung – Chance für mehr Siedlungsqualität. Info ARP, Amt für Raumplanung Graubünden. 2002.
- Bewegungsfreundliche Siedlungen. IRAP, Hochschule für Technik Rapperswil. 2005.
- Weitere Hilfsmittel Siedlungsentwicklung nach innen für die Gemeinden: www.be.ch/sein

Bemerkungen / Hinweise:

- Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung sind nicht eingezont. (Als Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte gelten eingezonte, nicht bebaute Gebiete. Umstrukturierungsgebiete und Verdichtungsgebiete sind eingezont und bebaut.)
- Werden Vorranggebiete nutzungsplanerisch ausgeschieden (Einzonung), können diese als regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte gemäss Massnahme S3 bezeichnet werden.
- In der untenstehenden Übersichtstabelle zu den Vorranggebieten Siedlungserweiterung ist jeweils der Koordinationsbedarf (z. B. Abstimmung mit siedlungsprägendem Grünraum) einzelner Standorte ausgewiesen. Die Realisierung gewisser Standorte ist nur unter der Bedingung der Umsetzung von Verkehrsmassnahmen oder dem Nachweis, dass die vorhandene Verkehrsinfrastruktur das zusätzliche Verkehrsaufkommen bewältigen kann, möglich. Die Standorte mit dem Vermerk „Erschliessung MIV“ unter Koordinationsbedarf haben bei einer Realisierung einen starken Einfluss auf das umliegende übergeordnete Strassennetz. Für diese Gebiete ist frühzeitig der Anschluss an das übergeordnete Netz zu definieren und darauf folgend die interne Erschliessung festzulegen. Grundsätzlich ist jedoch festzuhalten, dass die Realisierung aller bezeichneten Standorte zusätzliches Verkehrsaufkommen erzeugt und die Auswirkungen davon auch in Kenntnis der geschätzten künftigen Verkehrsbelastung nicht vollständig vorhergesehen werden können. Die Kapazitätsgrenze des Strassennetzes ist nicht allein von der Verkehrsbelastung, sondern auch von Faktoren wie dem räumlichen Umfeld, den Verkehrsbeziehungen, den Querungsbedürfnissen des Fussverkehrs und dem Betriebskonzept (mit oder ohne Verkehrsmanagement) abhängig. Die Auswirkungen der Siedlungsentwicklung auf das Verkehrsaufkommen und dessen Folgen auf die Verkehrsinfrastruktur sowie die Betriebsqualität müssen darum stets genau geklärt werden.
- Die Störfallvorsorge ist gemäss der Störfallverordnung (Art. 11a StFV) in der Richt- und Nutzungsplanung zu berücksichtigen. Die festgesetzten Standorte mit dem Vermerk „Störfall“ unter Koordinationsbedarf sind störfallrelevant. Allfällige Probleme sind in den nachgelagerten Planungsstufen anzugehen. Für die Gebiete mit den Koordinationsständen VO und ZE ist bei Aufstufungen des Koordinationsstands zu überprüfen, ob sie innerhalb von Störfallkonsultationsbereichen liegen.
- Die im Rahmen der RGSK-Erarbeitung vorgenommene Bilanzierung hat den (Wohn-)Baulandbedarf der Region verdeutlicht. Geeignete Vorranggebiete befinden sich beinahe ausschliesslich in Fruchtfolgeflächen (FFF). Die Beanspruchung von Flächen im Inventar FFF liegt somit für die enthaltenen Vorranggebiete im übergeordneten regionalen Interesse. Der Nachweis des Bedarfs und der Standortgebundenheit (durch Priorisierung) wird mit dem RGSK erbracht (s. Anhang 8 des RGSK Berichts)
- Vorranggebiete können dann entwickelt werden, wenn die jeweiligen Gemeinde nach Abzug der Bauzonenreserven (und Nutzungsreserven sofern diese abgezogen werden müssen) noch Einzonungen zugute hat (vgl. Massnahmenblatt A_01 des Richtplans 2030 Kanton Bern).
- Es ist möglich, dass Gemeinden ihre in der WebGIS-Umfrage eingegebenen Gebiete hier nicht wiederfinden. Das

bedeutet, dass diese Gebiete aufgrund ihrer Eigenschaften nicht als regionale Vorranggebiete betrachtet werden. Unbenommen davon können solche Gebiete eingezont werden, sofern die Vorgaben gemäss Kantonaem Richtplan eingehalten werden.

- Die angegebenen Anteile von Wohnen und Arbeiten sowie Freiflächen sind nicht verbindlich für die Nutzungsplanung. Sie basieren auf unverbindlichen Schätzungen nach aktuellem Wissensstand.

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Schwerpunktnutzung Wohnen

Gemeinde	Raumtyp*	Standort	Nr.	Fläche total (ha)	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Freifläche (%)	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	
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, archäologisches Schutzgebiet
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	Rosigmatte	S-4-09	1,0	100	0		ja	C	VO	Verfügbarkeit nicht gewährleistet, Erschliessung Infrastruktur
Grosshöchstetten	AE	Weier Nord	S-4-65	3,1	80	0	20	ja	D	VO	Erschliessung ÖV
Ittigen	UK	Chappelisacher a	S-4-11	8,8	90	10	0	ja	C	FS	
Ittigen	UK	Chappelisacher 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, archäologisches Schutzgebiet
Kehrsatz	AE	Bleikematt I	S-4-14	8,7	100	0	0	ja	C/B	FS	UeO Erarbeitung 2015 geplant, Ortsbild (Baugruppe gemäss Bauinventar)
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, Weidweg	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 Wohnüberbauung Etappe 2	S-4-26	2,2	85	10	5	ja	E	VO	Erschliessung ÖV
Mattstetten	ZN	Mattstetten Dorf	S-4-68	1,4	80	20	0	ja	D	VO	Erschliessung ÖV
Moosseedorf	Z34	Äbnit/Bifang	S-4-28	8,8	80	20	0	ja	C	VO	Landschaftsbild, Verfügbarkeit nicht gewährleistet
Moosseedorf	Z34	Moosbühl	S-4-29	5,1	60	10	30	ja	B	ZE	archäolog. Schutzzone
Mühlethurnen	ZN	Mühlethurnen	S-4-32	1,1	100	0	0	ja	C	ZE	Wird der Gemeindeversammlung nach Genehmigung des kantonalen Richtplans zur Genehmigung vorgelegt.

Gemeinde	Raumtyp*	Standort	Nr.	Fläche total (ha)	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Freifläche (%)	FFF	ÖV-GK	KS	Koordinationsbedarf
Münchenbuchsee	Z34	Unterfeld	S-4-33	10,0	50	50	0	ja	C	ZE	kein weiterer Koordinationsbedarf bekannt
Münchenbuchsee	Z34	Kipfgasse	S-4-34	5,7	60	20	20	ja	C	VO	Erhaltungszone und Ortsbildschutzgebiet; Obstgarten im Inventar
Münchenbuchsee	Z34	Laubberg	S-4-35	4,8	80	0	20	ja	C	ZE	kein weiterer Koordinationsbedarf bekannt
Münsingen	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/Dennigkofen	S-4-41	7,4	20	20	60	ja	C	VO	politisch nicht konsolidiert, Abhängigkeit zu Entpassbeseitigung A6 und Bern Ost, allfällige Entwicklung im Gesamtzusammenhang Bern Ost mit Nachbargemeinden behandeln
Muri	UK	Gümligenmoos	S-4-69	4,0	80	20	0	teilweise	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: Gewerbezone; restliche Fläche: Wohn-/Mischnutzung)
Ostermundigen	UK	Saali/Dennigkofen	S-4-45	36,3	20	20	60	ja	D/C	VO	Vorbehalt Gemeinde, Erschliessung MIV (Anschluss Worbsstrasse), allfällige Entwicklung im Gesamtzusammenhang Bern Ost mit Nachbargemeinden behandeln, archäologisches Schutzgebiet
Riggisberg	Z34	Schwarzenburgstrasse	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	Störfall (Bahn)
Rubigen	AE	Zunacher III	S-4-49	2,9	90	10	0	ja	C	FS	
Schwarzenburg	Z34	Voremburg	S-4-70	4,0	80	20	0	teilweise	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	Holz matt	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 konsolidiert (Priorisierung)
Wichtrach	AE	Fuhrenweg	S-4-72	2,5	80	20	0	ja	D	VO	Erschliessung ÖV, politisch nicht konsolidiert (Priorisierung), Verfügbarkeit
Wohlen	AE	Stägmatt	S-4-58	1,5	100	0	0	ja	B	FS	Ortsbild (Baugruppen gemäss Bauinventar)
Wohlen	AE	Schulgasse	S-4-59	1,4	70	0	30	ja	C	FS	Ortsbild (ISOS, Baugruppen gemäss Bauinventar)
Wohlen	AE	Areal Hubacher	S-4-73	2,9	80	0	20	ja	C/D	FS	Ortsbild (Baugruppen gemäss Bauinventar)
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, Ortsbild

Gemeinde	Raumtyp*	Standort	Nr.	Fläche total (ha)	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Freifläche (%)	FFF	ÖV-GK	KS	Koordinationsbedarf
											(Objekte gemäss Bauinventar), Störfall unproblematisch sofern keine sensitiven Objekte wie Kindergärten oder Schulen geplant werden
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	Lindhaldenstrasse	S-4-76	1,6	100	0	0	nein	D	VO	Erschliessung ÖV
Zollikofen	UK	Steinibachgrube	S-4-77	2,5	100	0	0	nein	B	FS	

* Raumtyp gemäss RGSK II

Z1 = Zentrum 1. Stufe: Stadt Bern

UK = Urbane Kerngebiete der Agglomerationen (ohne Stadt Bern)

Z34 = Zentren 3. Stufe ausserhalb der urbanen Kerngebiete 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

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Schwerpunktnutzung Arbeiten

Gemeinde	Raumtyp*	Standort	Nr.	Fläche total (ha)	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Freifläche (%)	FFF	ÖV-GK	KS	Koordinationsbedarf
Belp	Z34	Viehweid Nord	S-4-78	6,9	0	100	0	ja	E	ZE	Planung wird im Rahmen der kommenden OP-Revision 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 Gefährdung Überschwemmung gemäss Gefahrenkarte
Grosshöchstetten	AE	Trogmatt	S-4-10	1,4	40	40	20	ja	C	ZE	Grundwasserschutzgebiet, Verfügbarkeit nicht gewährleistet
Grosshöchstetten	AE	Schwandi	S-4-79	3,0	10	90	0	ja	E	VO	Verfügbarkeit, politisch noch nicht konsolidiert
Grosshöchstetten	AE	Felderkreisel	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	Oberwangen, Hale-Reinhardere	S-4-19	1,8	0	100	0	ja	D	ZE	gemäss Einschätzung Gemeinde nicht prioritär
Köniz	UK	Wabern, Balsigergut	S-4-21	7,8	30	70	0	ja	C	FS	archäologisches Schutzgebiet, kein weiterer Koordinationsbedarf 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 Koordinationsbedarf bekannt
Laupen	Z34	Oberau Gewerbezone	S-4-93	2,0	0	100	0	ja	-	VO	Bedarf nicht geklärt, Erschliessung 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 (Bahn, Gasleitung, Strasse)
Moosseedorf	Z34	Sederfeld/Lochacher	S-4-27	9,7	0	100	0	ja	D	VO	Wildtierkorridor, Verfügbarkeit nicht gewährleistet, MIV (Autobahnananschluss Schönbühl)
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	Loupenacher	S-4-82	2,9	20	80	0	ja	D	VO	Verfügbarkeit
Münchenbuchsee	Z34	Buechlimatt Deponie	S-4-83	4,6	0	100	0	ja	0/E	VO	Altlasten, Erschliessung ÖV
Muri	UK	Gümligenfeld	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 Koordinationsbedarf bekannt
Muri	UK	Gümligen Hofacker	S-4-39	3,4	20	80	0	ja	B	VO	politische Konsolidierung im Rahmen aktueller kommunaler Planung
Neuenegg	Z34	Louelemoos	S-4-43	2,9	50	50	0	ja	D	ZE	Reserve für Schulerweiterung (ZöN), Erschliessung ÖV
Ostermundigen	UK	Ostermundigen Nord	S-4-44	40,5	0	60	40	ja	C	VO	SAZ, Vorbehalt Gemeinde, MIV (Bolligenstrasse)
Riggisberg	Z34	Gurnigelbad	S-4-47	3,8	10	90	0	nein	0	ZE	Spezialfall. Vorranggebiet Tourismus, Kulturlandschaft, UeO in Vernehmlassung, Erschliessung ÖV
Rubigen	AE	Chäppeli	S-4-85	2,2	0	100	0	Ja	0	ZE	ÖV-Erschliessung, Störfall (Butantank)
Urtenen-Schönbühl	Z34	Dornacher/Grubenstrasse	S-4-55	4,1	30	70	0	ja	D	ZE	Gebiet vorgeprüft bei AGR, Verfügbarkeit nicht gewährleistet
Urtenen-Schönbühl	Z34	Gewerbepark	S-4-86	3,4	0	100	0	nein	C/D	VO	MIV, Verfügbarkeit nicht gewährleistet

Gemeinde	Raumtyp*	Standort	Nr.	Fläche total (ha)	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Freifläche (%)	FFF	ÖV-GK	KS	Koordinationsbedarf
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 Polosportanlage
Wohlen	AE	Kappelenfeld	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
Worb	Z34	Worbboden Nord	S-4-90	9,1	0	100	0	ja	C/D	VO	Grundwasserschutz, 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

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Pool

«Vorranggebiete Siedlungserweiterung Pool» können im Tausch gegen gleichflächige 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.

Gemeinde	Raumtyp*	Standort	Fläche total (ha)	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Freifläche (%)	FFF	ÖV-GK	Koordinationsbedarf
Belp	Z34	Stöcklimatt/Chilchacher	22,2	50	50	0	ja	C/D	Erschliessung MIV
Grosshöchstetten	AE	Schöneggweg West	1,2	100			ja	D	Erschliessung ÖV
Grosshöchstetten	AE	Stägmatt West	1,9	100			ja	D	Erschliessung ÖV
Münchenbuchsee	Z34	Lindenweg	4,1	90	0	10	ja	C	Schutzobjekte
Münchenbuchsee	Z34	Bodenacher	2,5	90	0	10	ja	C	
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

Massnahme/Massnahmenpaket:	Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete	S-5
----------------------------	---	------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. S5), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.102
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

Massnahmenbeschrieb
<p>Einleitung:</p> <p>Das teilrevidierte Raumplanungsgesetz fordert Massnahmen zur besseren Nutzung der brachliegenden oder ungenügend genutzten Flächen in Bauzonen sowie der Möglichkeiten zur Verdichtung der Siedlungsflächen. Der Richtplan 2030 des Kantons Bern kommt diesem Auftrag mit dem Grundsatz „Innenentwicklung vor Aussenentwicklung“ nach und verlangt auch von den Regionen Massnahmen zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen (MB A_07). Dazu gehört in erster Linie das Bezeichnen und Festsetzen von Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten im Rahmen der RGSK-Erarbeitung.</p>
<p>Zielsetzung:</p> <p>Die Identifizierung von Innenentwicklungspotenzialen, im Besonderen von Umstrukturierungs- und Verdichtungspotenzialen, trägt in hohem Masse zu den übergeordneten Zielen der Raumplanung (RPG, Kantonaler Richtplan) bei. Brachfallende oder freiwerdende Areale und unternutzte Gebiete sollen aktiviert werden und zu einer besseren Ausnutzung von bereits überbauten Siedlungsgebieten beitragen.</p>
<p>Massnahmen und Vorgehen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Als Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete gelten die in der RGSK-Übersichtskarte bezeichneten und in der untenstehenden Tabelle aufgelisteten Standorte. Es handelt sich dabei um unternutzte, nicht mehr genutzte Gebiete innerhalb des Siedlungskörpers oder gering bebaute Bauzonen mit guter ÖV- und MIV-Erschliessung. 2. Die Gemeinden fördern aktiv und prioritär die Umnutzung der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, treiben die Verfügbarkeit voran und stellen die erforderlichen Infrastrukturen zur Verfügung. 3. Entwicklungen im Bestand bedürfen umsichtiger Planungen, welche der Umgebung besonders Rechnung tragen und damit die Akzeptanz der Projekte erhöhen und die Qualität der Siedlungsentwicklung nach innen gewährleisten. Die Gemeinden fördern daher die Realisierung der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete unter Berücksichtigung qualifizierter Verfahren nach SIA 142 und 143. Die Wahl des Verfahrens (Studienaufträge, Wettbewerbe, UeO) richtet sich nach der Komplexität der Fragestellung und der Bedeutung des Standorts. Unabhängig von der Verfahrensart fördern die Gemeinden qualitätsvolle Projekte, indem sie die angemessene Nutzung und bauliche Dichte, Erschliessung mit dem LV, Gestaltung und Wohnumfeld sowie deren Einbettung in den angestrebten städtebaulichen und freiräumlichen Kontext des umgebenden Quartiers erarbeiten und sicherstellen. Die notwendigen Planänderungsverfahren sind zu veranlassen. 4. Die Gemeinden prüfen im Rahmen ihrer Ortsplanungen mögliche Massnahmen zur qualitätsvollen Verdichtung: Bauliche Verdichtungen haben hinsichtlich Nutzungsmass und Gestaltung so zu erfolgen, dass sie bezüglich Ortsbild und denkmalpflegerischen Aspekten verträglich sind. 5. Die Region überprüft in einem regelmässigen Controlling die Umnutzung von Umstrukturierungsgebieten. 6. Für den Umgang mit leerstehenden Bauernhäusern ausserhalb der Bauzone sind sinnvolle Ansätze zu entwickeln und regional in Abhängigkeit mit den übergeordneten Vorgaben abzustimmen. Die Regionalkonferenz soll zu dieser Thematik eine Haltung entwickeln und diese in weitere Planungen und in die politische Diskussion einfließen lassen.

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

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Gemäss Massnahmenbeschrieb	
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: (exkl. MWSt.) - Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- % Stand:

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): Mit der Umnutzung und Weiterentwicklung von Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten wird die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert und ein Beitrag zur haushälterischen Nutzung des Bodens geleistet. Unter Abstimmung mit dem Verkehr bewirkt die Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen im bestehenden Siedlungsgebiet eine Optimierung der Auslastung bestehender Infrastrukturen. Neueinzonungen an Standorten mit ungenügender ÖV-Erschliessung können verhindert werden und der Modal Split verbessert sich zu Gunsten des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs. Weiter reduzieren sich der Flächenbedarf für neue Infrastrukturen, der Siedlungsdruck auf Natur- und Landschaftsräumen sowie die Lärm- und Luftbelastung.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Massnahmenblätter S2 / S3 / S4	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente:

- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland, 2012
- WebGIS-Umfrage bei den Gemeinden der Region Bern-Mittelland 2014
- Richtplan 2030 Kanton Bern. Als besonders relevant sind folgende Massnahmenblätter hervorzuheben: A_01, A_05, A_06, A_07, A_08, C_01, C_02
- Arbeitshilfe Siedlungsentwicklung nach innen. Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 2015.
- Arbeitshilfe Siedlungsentwicklung nach innen. Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation (ra-wi), Kanton Luzern. 2013.
- Broschüre „Siedlungsentwicklung nach innen. Gute Beispiele aus Berner Gemeinden“. Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 2014.
- Erfolg mit der Überbauungsordnung. Tipps für Gemeindebehörden für einen problemloseren Umgang mit Überbauungsordnungen in ländlichen Gemeinden. Eine Arbeitshilfe für die Ortsplanung. Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 2000.
- Von der Zone mit Planungspflicht zur Baubewilligung. Arbeitshilfe für die Ortsplanung. Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Kanton Bern. 1998.
- Förderung der Siedlungsqualität: Verfahren und Beurteilungspunkte. Amt für Raumentwicklung, Baudirektion Kanton Zürich. 2012.
- Freiraumentwicklung in Agglomerationen. Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bundesamt für Wohnungswesen BWO. 2014.
- Wohnumfeldqualität und –planung. Arbeitsgrundlagen für Wohnumfeldverbesserungen, Bundesamt für Wohnungswesen BWO. 2009.
- Der Planungswettbewerb: Auf der Suche nach der besten Lösung. Amt für Raumplanung, Kanton Solothurn. 2007.
- SIA Ordnungen 142, 143 und dazu erlassene Wegleitungen: www.sia.ch
- Siedlungsverdichtung und –erneuerung in der Agglomeration Chur. Amt für Raumplanung Graubünden. 2014.
- Quartierplanung – Chance für mehr Siedlungsqualität. Info ARP, Amt für Raumplanung Graubünden. 2002.
- Bewegungsfreundliche Siedlungen. IRAP, Hochschule für Technik Rapperswil. 2005.
- Weitere Hilfsmittel Siedlungsentwicklung nach innen für die Gemeinden: www.be.ch/sein

Bemerkungen / Hinweise:

- Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sind eingezont und bebaut. Als Umstrukturierungsgebiete gelten Gebiete, die umgenutzt werden sollen, zum Beispiel Industrie- Bahn- und Militärareale. Als Verdichtungsgebiete gelten Gebiete, bei denen die Nutzung beibehalten aber mehr Bruttogeschossfläche realisiert werden soll, zum Beispiel Aufzonungen im Ortszentrum. (Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung sind nicht eingezont. Als Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte gelten eingezonte, nicht bebaute Gebiete.)
- Die angegebenen Anteile von Wohnen/Arbeiten und Freiflächen sind nicht verbindlich für die Nutzungsplanung. Sie basieren auf unverbindlichen Schätzungen nach aktuellem Wissensstand.
- Es ist möglich, dass Gemeinden ihre in der WebGIS-Umfrage eingegebenen Gebiete hier nicht wiederfinden. Das bedeutet, dass diese Gebiete aufgrund ihrer Eigenschaften nicht als regionale Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete betrachtet werden. Unbenommen davon sind diese Gebiete im Sinne einer Siedlungsentwicklung nach innen kommunal weiterzuverfolgen.
- Die Störfallvorsorge ist gemäss der Störfallverordnung (Art. 11a StFV) in der Richt- und Nutzungsplanung zu berücksichtigen. Bei allfälligen Änderungen der Nutzungsplanung ist zu überprüfen, ob die betroffenen Gebiete innerhalb von Störfallkonsultationsbereichen liegen.

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	keine Abklärungen	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	keine Abklärungen	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	keine Abklärungen	VO	W
Bern	Z1	Weyermannshaus O	S-5-03	11,4	50	50	0	B	keine Abklärungen	VO	W
Bern	Z1	Messerligrube	S-5-60	4,8	80	20	0	B	keine Abklärungen /Teilgebiet: Baubewilligung	VO	W
Bern	Z1	Tramdepot Eigerplatz	S-5-61	6,2	60	40	0	B	keine Abklärungen	VO	WA
Bern	Z1	Bahnhof Weissenbühl	S-5-62	10,1	80	20	0	B	keine Abklärungen	VO	(W)
Bern	Z1	Wankdorf Süd	S-5-08	13,0	80	20	0	A	keine Abklärungen	VO	W
Bern	Z1	Felsenau	S-5-63	15,7	75	5	20	B/C	keine Abklärungen	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	keine Abklärungen	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	Lischenmoos	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

* Raumtyp gemäss RGSK II

Z1 = Zentrum 1. Stufe: Stadt Bern

UK = Urbane Kerngebiete der Agglomerationen (ohne Stadt Bern)

Z34 = Zentren 3. Stufe ausserhalb der urbanen Kerngebiete 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.

Verdichtungsgebiete Wohnen

Gemeinde	Raum typ*	Standort	Nr.	Fläche total (ha)	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Freifläche (%)	ÖV-GK	Stand Realisierung	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	keine Abklärungen	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	keine Abklärungen	VO
Bern	Z1	Siedlung Stapfenacker	S-5-72	2,1	75	5	20	B/C	keine Abklärungen	VO
Bern	Z1	Bümpliz-/Bethlehemstrasse	S-5-73	10,6	80	20	0	B	keine Abklärungen	VO
Bern	Z1	Ausserholligen V / Fischermättelistrasse	S-5-74	8,4	60	40	0	A	keine Abklärungen	VO
Bern	Z1	Siedlung Holenacker	S-5-75	4,6	75	5	20	B	keine Abklärungen	VO
Bern	Z1	Siedlung Bethlehemacker	S-5-76	10,3	75	5	20	B	keine Abklärungen	VO
Bern	Z1	Siedlung Weissenstein	S-5-77	17,6	75	5	20	B	Konzeptphase	ZE
Bern	Z1	Fischermätteli	S-5-78	2,5	80	20	0	B	keine Abklärungen	VO
Bern	Z1	Seftigen-/Morillonstrasse	S-5-79	1,7	80	20	0	B	keine Abklärungen	VO
Bern	Z1	Weltpoststrasse	S-5-80	3,2	75	5	20	B	keine Abklärungen	VO
Bern	Z1	Muristrasse	S-5-81	5,7	80	20	0	B	keine Abklärungen	VO
Bern	Z1	Saali	S-5-82	23,7	80	20	0	B	keine Abklärungen	VO
Bern	Z1	Burgernzielweg	S-5-83	3,9	75	5	20	B	keine Abklärungen	VO
Bern	Z1	Ostring West	S-5-84	7,4	80	20	0	B	keine Abklärungen	VO
Bern	Z1	Ostring Ost	S-5-85	8,3	75	5	20	C/B	keine Abklärungen	VO
Bern	Z1	Ostermundigenstrasse	S-5-86	2,2	80	20	0	B	keine Abklärungen	VO
Bern	Z1	Siedlung Wankdorf	S-5-87	4,1	80	20	0	B	keine Abklärungen	VO
Bern	Z1	Siedlung Wylerfeldstrasse	S-5-88	1,4	80	20	0	B	keine Abklärungen	VO
Bern	Z1	Ränder Engehalde	S-5-89	3,1	80	20	0	B	keine Abklärungen	VO
Ittigen	UK	Im Park	S-5-23	5,1	100	0	0	C	keine Abklärungen	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
Münchenbuchsee	Z34	Löwenareal	S-5-39	2,2	60	40	0	B	Konzeptphase	FS
Münchenbuchsee	Z34	Bahnhof Kästliareal	S-5-40	2,2	80	20	0	B	Baubewilligung	FS
Münsingen	Z34	Bahnhof West ZPP B	S-5-42	5,1	50	50	0	B	Konzeptphase	ZE
Ostermundigen	UK	Lindendorf II	S-5-45	3,4	100	0	0	B	Konzeptphase	VO
Ostermundigen	UK	Bachweg	S-5-46	2,2	100	0	0	B	Konzeptphase	VO
Vechigen	ZN	Kern Boll Süd	S-5-50	4,0	90	10	0	B	Konzeptphase	FS
Worb	Z34	Rüfenacht West II	S-5-52	9,6	70	0	30	B	Konzeptphase	VO
Worb	Z34	Langenloh	S-5-53	7,4	40	20	40	B	Konzeptphase	VO
Worb	Z34	Worb Zentrum	S-5-55	53,3	40	20	40	B/C/D	Konzeptphase	VO**
Zollikofen	UK	Schützenstrasse	S-5-57	1,0	100	0	0	B	Baubewilligung	FS

** Koordinationsbedarf: Archäologisches Schutzgebiet

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	FS	WA
Muri	UK	Gümligen Hofacker II	S-5-91	Nein	1,1	20	80	0	B	keine Abklärungen	VO	(W) (A)
Ostermundigen	UK	Bahnhof	S-5-43	Ja	4,1	30	70	0	B	Baubewilligung	ZE	A
Worb	Z34	Areal Sägeser	S-5-54	Ja	2,6	40	50	10	B	Konzeptphase	VO	(A)

Verdichtungsgebiete Arbeiten

Gemeinde	Raumtyp*	Standort	Nr.	kant. ESP	Fläche total (ha)	Anteil Wohnen (%)	Anteil Arbeiten (%)	Anteil Freifläche (%)	ÖV-GK	Stand Realisierung	KS
Bern	Z1	Inselspital	S-5-11	Nein	19,20	5	75	20	B	Konzeptphase	VO
Bern	Z1	Wankdorf Nord I	S-5-06	Ja	10,7	20	50	30	A	in Realisierung	FS
Bern	Z1	Wankdorf Nord II	S-5-92		18,0	20	80	0	C/B	Konzeptphase	ZE
Bern	Z1	Guisanplatz/Zeughausareal	S-5-18	Ja	3,9	0	80	20	B	in Realisierung	FS
Ittigen	UK	Zentrum Papiermühle	S-5-21	Nein	1,50	40	60	0	B	Konzeptphase	VO
Ittigen	UK	Papiermühle I	S-5-22	Nein	1,10	40	60	0	B	keine Abklärungen	VO
Ittigen	UK	Papiermühle II	S-5-24	Ja	2,90	0	100	0	C/B	keine Abklärungen	VO
Ittigen	UK	Papiermühle/Worblaufen	S-5-25	Nein	1,30	0	100	0	D/C	keine Abklärungen	VO
Ittigen	UK	Worblaufen Station / Worblaufenstrasse	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	4,50	15	85	0	C	Konzeptphase	ZE
Köniz	UK	Liebefeld, ESP Bundesarbeitsplätze I	S-5-31	Ja	5,60	0	100	0	B	in Realisierung	FS
Köniz	UK	Niederwangen, Bahngässli	S-5-32	Nein	1,30	0	85	15	C	Konzeptphase	FS
Köniz	UK	Thörishaus, PaxVax Grafenried	S-5-26	Nein	4,3	20	80	0	C	Baubewilligung	ZE
Köniz	UK	Niederwangen, Wangenbruggli II	S-5-28	Nein	1,5	30	50	20	B	Konzeptphase	VO
Köniz	UK	Liebefeld, Carba Nord	S-5-30	Nein	2,4	20	70	10	B	in Realisierung	FS
Muri	UK	Tannental I	S-5-95	Nein	2,8	80	20	0	D	Konzeptphase	VO
Rubigen	AE	Arbeiten-Kiesabbau	S-5-47	Nein	15,7	0	100	0	0	Konzeptphase	ZE
Zollikofen	UK	Meielen Süd	S-5-58	Ja	1,4	0	100	0	B	Konzeptphase	FS
Zollikofen	UK	Meielen Nord	S-5-59	Ja	3,8	0	100	0	A	Konzeptphase	ZE

* Raumtyp gemäss RGSK II

Z1 = Zentrum 1. Stufe: Stadt Bern

UK = Urbane Kerngebiete der Agglomerationen (ohne Stadt Bern)

Z34 = Zentren 3. Stufe ausserhalb der urbanen Kerngebiete 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.

Massnahme/Massnahmenpaket: **Verkehrsintensive Vorhaben** **S-6**

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. S6), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.103
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

Massnahmenbeschreibung																																																																										
<p>Einleitung:</p> <p>Verkehrsintensive Vorhaben (VIV) nach Art. 91a ff BauV zählen zu den Anlagen nach Art. 8 Abs. 2 RPG mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt, die eine Grundlage in der Richtplanung benötigen. Gefordert ist eine koordinierte Anwendung des Umwelt- und Raumplanungsrechts mit dem Ziel, verkehrsreduzierte Siedlungsstrukturen zu erreichen. Der Kantonale Richtplan unterscheidet im Massnahmenblatt B_01 zwischen VIV-Standorten von kantonaler und regionaler Bedeutung. Für die Festsetzung von regionalen Standorten sind die Regionalkonferenzen und Regionen zuständig.</p>																																																																										
<p>Zielsetzung:</p> <p>Verkehrsintensive Vorhaben (VIV) werden an zentrale und optimal erschlossene Lagen gelenkt. Die regionalen VIV-Standorte werden im RGSK bezeichnet. Die Standorte liegen in der Regel in den urbanen Kerngebieten der Agglomeration gemäss kantonalem Raumkonzept sowie in den Zentren der 1. bis 3. Stufe. In den Zentren der 4. Stufe sind Erweiterungen bestehender Standorte möglich.</p>																																																																										
<p>Massnahmen:</p> <p>1. In der RGSK-Karte werden die regionalen Standorte bezeichnet und die kantonalen Standorte als Hinweis aus dem Massnahmenblatt B_01 des kantonalen Richtplans übernommen. Es sind folgende Fahrtenbegrenzungen zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - VIV mit mehr als 5'000 Fahrten DTV sind nur an kantonalen Standorten zulässig - VIV mit 2'000 bis 5'000 Fahrten DTV sind an kantonalen und regionalen Standorten zulässig. <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Nr.</th> <th style="text-align: left;">VIV Standort</th> <th style="text-align: center;">Reg.</th> <th style="text-align: center;">Kant.</th> <th style="text-align: left;">VIV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>S-6-a</td> <td>Allmendingen</td> <td style="text-align: center;">X</td> <td></td> <td>Gartencenter</td> </tr> <tr> <td>S-6-b</td> <td>Belp, Schönenbrunnen</td> <td style="text-align: center;">X</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>S-6-c</td> <td>Bern, ESP Ausserholligen</td> <td style="text-align: center;">X</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>S-6-d</td> <td>Bern, ESP Brünnen</td> <td></td> <td style="text-align: center;">X</td> <td>Westside</td> </tr> <tr> <td>S-6-e</td> <td>Bern, ESP Wankdorf</td> <td style="text-align: center;">X</td> <td></td> <td>Wankdorf Center</td> </tr> <tr> <td>S-6-f</td> <td>Konolfingen, Thunstrasse</td> <td style="text-align: center;">X</td> <td></td> <td>(Migros)</td> </tr> <tr> <td>S-6-g</td> <td>Köniz, ESP Juch/Hallmatt</td> <td style="text-align: center;">X</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>S-6-h</td> <td>Moosseedorf, ESP Moosbühl</td> <td></td> <td style="text-align: center;">X</td> <td>OBI</td> </tr> <tr> <td>S-6-i</td> <td>Muri, ESP Gümligenfeld</td> <td style="text-align: center;">X</td> <td></td> <td>Fachmarkt Implenia</td> </tr> <tr> <td>S-6-j</td> <td>Münsingen, Bahnhofplatz</td> <td style="text-align: center;">X</td> <td></td> <td>Migros</td> </tr> <tr> <td>S-6-k</td> <td>Urtenen-Schönbühl, Sandstr.</td> <td></td> <td style="text-align: center;">X</td> <td>Coop</td> </tr> <tr> <td>S-6-l</td> <td>Urtenen-Schönbühl, Shoppyländ</td> <td></td> <td style="text-align: center;">X</td> <td>Shoppyländ</td> </tr> <tr> <td>S-6-m</td> <td>Worb, Areal Hofmatt</td> <td style="text-align: center;">X</td> <td></td> <td>Migros</td> </tr> </tbody> </table> <p>2. Für die Beurteilung / Interessenabwägung bei der Festsetzung der VIV-Standorte gelten, ergänzend zu den Planungsgrundsätzen im kantonalen Richtplan, die folgenden Standortkriterien und Planungsgrundsätze.</p> <p>a.) Standorte an Verkehrsknoten mit grossem Einzugsgebiet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sichtbarkeit von der Autobahn aus - Nähe Autobahnausfahrt - Potential für mindestens 5'000 m² Verkaufsfläche - Bevölkerungsnähe - Synergieeffekte - Schutz der Wohnquartiere - Qualität der ÖV- und Veloerschliessung 					Nr.	VIV Standort	Reg.	Kant.	VIV	S-6-a	Allmendingen	X		Gartencenter	S-6-b	Belp, Schönenbrunnen	X			S-6-c	Bern, ESP Ausserholligen	X			S-6-d	Bern, ESP Brünnen		X	Westside	S-6-e	Bern, ESP Wankdorf	X		Wankdorf Center	S-6-f	Konolfingen, Thunstrasse	X		(Migros)	S-6-g	Köniz, ESP Juch/Hallmatt	X			S-6-h	Moosseedorf, ESP Moosbühl		X	OBI	S-6-i	Muri, ESP Gümligenfeld	X		Fachmarkt Implenia	S-6-j	Münsingen, Bahnhofplatz	X		Migros	S-6-k	Urtenen-Schönbühl, Sandstr.		X	Coop	S-6-l	Urtenen-Schönbühl, Shoppyländ		X	Shoppyländ	S-6-m	Worb, Areal Hofmatt	X		Migros
Nr.	VIV Standort	Reg.	Kant.	VIV																																																																						
S-6-a	Allmendingen	X		Gartencenter																																																																						
S-6-b	Belp, Schönenbrunnen	X																																																																								
S-6-c	Bern, ESP Ausserholligen	X																																																																								
S-6-d	Bern, ESP Brünnen		X	Westside																																																																						
S-6-e	Bern, ESP Wankdorf	X		Wankdorf Center																																																																						
S-6-f	Konolfingen, Thunstrasse	X		(Migros)																																																																						
S-6-g	Köniz, ESP Juch/Hallmatt	X																																																																								
S-6-h	Moosseedorf, ESP Moosbühl		X	OBI																																																																						
S-6-i	Muri, ESP Gümligenfeld	X		Fachmarkt Implenia																																																																						
S-6-j	Münsingen, Bahnhofplatz	X		Migros																																																																						
S-6-k	Urtenen-Schönbühl, Sandstr.		X	Coop																																																																						
S-6-l	Urtenen-Schönbühl, Shoppyländ		X	Shoppyländ																																																																						
S-6-m	Worb, Areal Hofmatt	X		Migros																																																																						

- b.) Standorte in dicht besiedeltem, zusammenhängendem Siedlungsgebiet:
- Lage im Siedlungszentrum
 - Qualität der Erschliessung durch den ÖV
 - Qualität der Erschliessung durch den Langsamverkehr (Fussgänger und Velo)
3. Für die eigentümergebundene Umsetzung auf der Ebene der Nutzungsplanung und Baubewilligung sind die Gemeinden verantwortlich.
 4. Das Monitoring und eine Aktualisierung erfolgt gestützt auf die kantonalen Vorgaben im Rahmen der regelmässigen Überarbeitung der RGSK.
 5. Für bestehende Anlagen gilt vorbehältlich abweichender Bestimmungen des Bundesrechts die Besitzstandsgarantie im Sinne von Art.3 BauG. Sie können weiterentwickelt werden, sofern die Vorgaben des vorliegenden Richtplans eingehalten sind. Nutzungspläne und Baubewilligungen, die sich auf das Fahrleistungsmodell nach Massnahmenplan Luftreinhaltung 2000-2015 stützen, bleiben bis zu ihrer Änderung gültig. Änderungen stützen sich auf das neue Recht.
 6. Die Betreiber von VIV erfassen die effektiven Fahrten und teilen diese den Behörden mit.

Zuständigkeiten	
Federführung: Regionalkonferenz Bern-Mittelland (1, 2, 4) Gemeinden (3, 5) Betreiber (6)	Beteiligte Stellen: Standortgemeinden Kanton (JGK:AGR, BVE:TBA/AÖV, VOL:beco,)

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: <ul style="list-style-type: none"> • Gestützt auf die neuen kantonalen Vorgaben (MB. B_01) sind insbesondere die Standorte mit Bezeichnung Vororientierung zu überprüfen. Für die Überprüfung sowie für die Neuaufnahme von Standorten ist wie folgt vorzugehen: <ul style="list-style-type: none"> - Darstellen der Standortnachweise - Stufengerechte Klärung der erwarteten Umweltauswirkung Lärm/Lufthygiene - Nachweis der erforderlichen Strassenkapazitäten (Hauptverbindungsstrassen, Abnahme des Verkehrs auf dem übergeordneten kantonalen und nationalen Strassenetz) • Das Monitoring ist laufend vorzunehmen. 	
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung: S-6-b, f <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis: <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung: Nr. S-6- a,c, d,e, g, h, i, j, k, l, m Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja, <input checked="" type="checkbox"/> nein,	Kosten: – Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- % Stand:

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <p>Durch die optimale Standortwahl von verkehrsintensiven Vorhaben kann das MIV-Aufkommen vermindert und somit die Lärm- und Umweltbelastung vermindert werden.</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Massnahmenblatt C1 	
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input type="checkbox"/> 2</p>

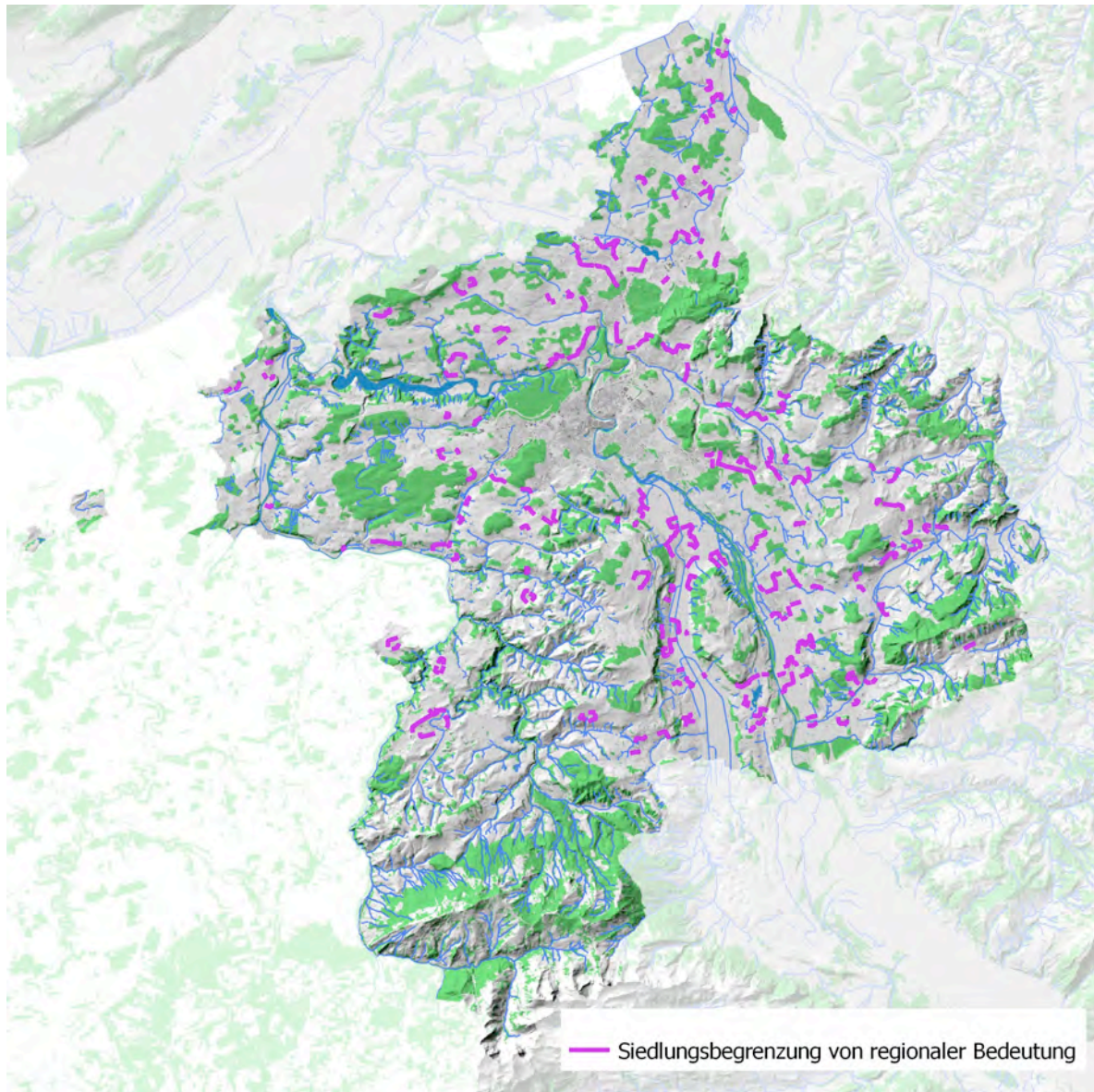
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Regionaler Richtplan 2030 (Zielsetzung B19, Massnahme B_01) - Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2015 / 2030, - Controllingbericht 2012 Verkehrsintensive Vorhaben VIV, RKBM
<p>Quantitative Angaben:</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p>

Massnahme/Massnahmenpaket:

Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung

S-7

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. S7), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.104
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

**Massnahmenbeschrieb**

Einleitung:

Die Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung bezeichnen Siedlungsteile, die sich aus städtebaulicher und/oder landschaftlicher Perspektive nicht weiter ausweiten sollen. Es wird eine klare Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet angestrebt. Dabei wird den übergeordneten und bedeutsamen Landschaftsräumen Rechnung getragen, die Akzentuierung der Siedlungsränder gefördert und die Zersiedelung eingegrenzt. Im Streusiedlungsgebiet sind in der Regel keine Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung bezeichnet worden.

Zielsetzung:

Für die Bezeichnung von Siedlungsbegrenzungen mit regionaler Bedeutung gelten gemäss den kantonalen Vorgaben zum RGSK II (VA-Siedlung 2) folgende Ziele und Kriterien:

- Zweckmässige Gliederung der Siedlungs- und Landschaftsräume
- Erhaltung der charakteristischen Ortsbilder und Landschaftsräume
- Schonung des zusammenhängenden landwirtschaftlichen Kulturlandes
- Offenhaltung von Freiräumen für Naherholung und sportliche Aktivitäten
- Förderung der ökologischen Vernetzung
- Berücksichtigung gesetzlicher Vorschriften (Schutzzone, Gefahrenzone, Fruchtfolgeflächen, Erhaltung von charakteristischen Ortsbildern etc.)
- Bewahrung gewachsener Siedlungsstrukturen und Erhaltung bedeutsamer Landschaftsräume
- Berücksichtigung kantonaler Vorranggebiete Natur- und Landschaft (KLEK u.w.)

Massnahmen:

1. Die regional bedeutenden Siedlungsbegrenzungen werden im Entwicklungsleitbild der Ortsplanung behördenverbindlich festgelegt.
2. Die Gemeinden berücksichtigen im Rahmen der Ortsplanungen die in der Karte bezeichneten Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung und sichern sie grundeigentümerverbindlich.

Zuständigkeiten

Federführung: Gemeinden	Beteiligte Stellen: RKBM, Kanton (JGK/AGR)
-----------------------------------	--

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt : - Baubeginn - Inbetriebnahme :													
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: (exkl. MWSt.) Kostenteiler: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 70%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.											
Anteil Kanton	%	Fr.											
Anteil Gemeinde	%	Fr.											
Anteil	%	Fr.											
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- % Stand:												

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <p>WK 2: Durch die Siedlungsbegrenzung werden zukünftige Siedlungsentwicklungen nach innen (auf bestehende Siedlungsgebiete) gelenkt und dadurch eine Verringerung der Zersiedlung erreicht. Charakteristische Siedlungs- und Landschaftselemente werden erhalten.</p> <p>WK 4: Die Verminderung der Flächenbeanspruchung bewirkt eine Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen.</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorranggebiet Siedlungsprägende Grünräume L3 - Vorranggebiet Naturlandschaft L4 - Vorranggebiet Kulturlandschaft L5 - Vorranggebiet Siedlungstrenngürtel L7 	
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input type="checkbox"/> 2</p>
Sonstiges	
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Landschaftskonzept RKBM (Landschaft : Natur, Landwirtschaft und Erholung), 2015 - Karte RGSK I - Schlussbericht TP1 Grundlagen und Prüfaufträge - Regionale Richtpläne VRB, Aaretal, Gantrisch, Kiesental 	
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>-</p>	

Massnahmen Landschaft (L)

Regionaler Naturpark Gantrisch (L-1)	44
Grünes Band (L-2)	46
Vorranggebiete siedlungsprägende Grünräume (L-3)	50
Vorranggebiete Naturlandschaften/Gewässer (L-4)	54
Vorranggebiete Kulturlandschaften (L-5)	60
Vorranggebiete Wildtierkorridore (L-6)	65
Vorranggebiete Siedlungstrenngürtel (L-7)	69
Erholungsschwerpunkte (L-8)	73

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

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. L1), Nr. im Prüfbericht Bund: nicht aufgeführt
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Mit dem regionalen Naturpark Gantrisch verfügt die Regionalkonferenz Bern-Mittelland über ein Naherholungsgebiet von besonderer Bedeutung. Die Koordination zwischen den Planungen des regionalen Naturparks Gantrisch und dem RGSK Bern-Mittelland sind sicherzustellen. Die Zielsetzungen des RNP Gantrisch gemäss Parkvertrag 2009 sind in geeigneter Weise zu berücksichtigen.

Wichtige Themen des Natur- und Kulturlandschutzes sind v.a. mit den Massnahmen L4 Vorranggebiete Naturlandschaften und L5 Vorranggebiete Kulturlandschaften im RGSK aufgenommen worden. Der Naturpark Gantrisch ist in diesen Gebieten fast flächendeckend enthalten. Noch weniger stark hat die Koordination in den Bereichen Erholung und Freizeitaktivitäten sowie Mobilität stattgefunden. In diesen Bereichen soll die Zusammenarbeit zwischen RKBM und RNP weiterhin gefördert und insbesondere die stadt- und agglomerationsnahen Lagen zu Bern, Thun und Freiburg mit konkreten Projekten besser genutzt werden (z.B. Grünes Band). Besondere Bedeutung und Handlungsbedarf besteht im Bereich der Mobilität für Freizeit und Arbeit. Gestützt auf das Raumentwicklungskonzept der Region Gantrisch ist eine modellhafte gesamtheitliche Mobilitätsstrategie zu entwickeln.

Massnahmen:

1. Die relevanten Inhalte des räumlichen Entwicklungskonzepts (REK) Naturpark Gantrisch (Label seit 2011) und die weiteren teilregionalen Planungen sind laufend mit den raum- und verkehrsplanerischen Tätigkeiten der RKBM abzustimmen.
2. Insbesondere sind die Themen Erholung, Freizeitaktivitäten und Mobilität gemeinsam weiterzuentwickeln und eine modellhafte gesamtheitliche Mobilitätsstrategie zu erarbeiten.
3. Die Festlegung der räumlich relevanten Elemente und funktionalen Schnittstellen sind mit der Agglomeration Bern, dem Entwicklungsraum Thun und dem Kanton Freiburg abzustimmen.

Zuständigkeiten	
------------------------	--

Federführung:

RKBM
Förderverein Naturpark Gantrisch

Beteiligte Stellen:

Kanton (JGK/AGR)
Parkgemeinden
Entwicklungsraum Thun
Kanton Freiburg

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

- Vorprojekt :
- Baubeginn :
- Inbetriebnahme :

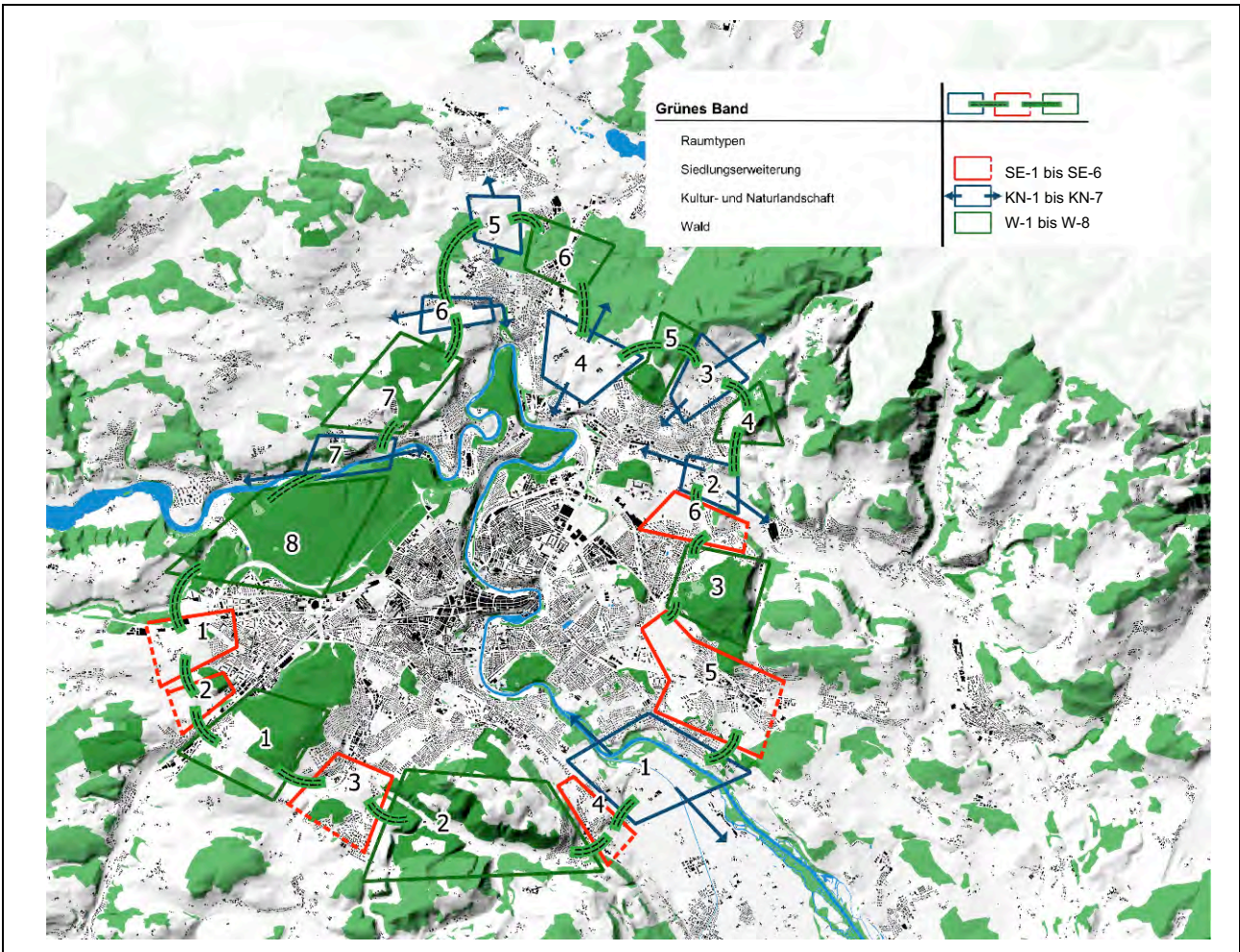
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis (Nr. 2/3) <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (Nr. 1) Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr. Genauigkeit: +/- % Stand:
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): Mit der Integration der räumlich relevanten Inhalte der Planungen zum Naturpark Gantrisch ins RGSK Bern-Mittelland soll die Erhaltung und nachhaltige Nutzung der Natur- und Landschaftswerte im Regionalen Naturpark Gantrisch unterstützt und koordiniert, Freizeit und Naherholung wirkungsvoll entwickelt sowie Mobilitätsfragen modellhaft gelöst werden. Es sind insbesondere bezüglich der WK 1, 2 und 4 positive Entwicklungen erwartet.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: L4, L5 und L8 -	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: -
Bemerkungen / Hinweise:

Massnahme/Massnahmenpaket: **Grünes Band** L-2

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. L2), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.105
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung

Einleitung:
 Das in der Karte bezeichnete Grüne Band ist eine konzeptionelle Abfolge von sensiblen Raumfenstern, die sich um die Kernagglomeration respektive um weite Teile der Stadt- und Siedlungslandschaft von Bern legen. Sie dienen der Vermittlung zwischen Stadt und Land, d.h. sie bilden den Übergang von weitgehend bebauten zu deutlich weniger bebauten Bereichen. Verschiedene Erholungswälder (z.B. Bremgartenwald) sind Teil des Grünen Bandes. Das Grüne Band besteht aus drei verschiedenen Typen von Raumfenstern.

Zielsetzung:
 Das Grüne Band:
 – vermittelt zwischen Stadt-/ Siedlungslandschaft (innere Landschaft) und dem ländlichen Raum (äussere Landschaft),
 – bildet einen in der Breite variablen Grünraumkorridor mit Naherholungsnutzung,
 – verbindet Raumfenster von Vernetzungs- und Entwicklungsachsen entlang des Stadtrandes,
 – wird weiterhin in massgeblichem Anteil land- und forstwirtschaftlich genutzt,
 – schafft die erforderlichen grünen Ausgleichsräume für die Naherholung,

- hat ökologische Funktionen wie die Vernetzung von Lebensräumen (Gewässerbereiche, Grünraumverbindung) und unterstützt/fördert die biologische Vielfalt (Biodiversität), sichert im Bereich von Vorranggebieten Siedlungsentwicklung die Freiraumqualität (parkähnliche Freiräume).
- bildet im südlichen Bereich die räumliche und funktionale Schnittstelle zum regionalen Naturpark Gantrisch

Massnahmen:

1. Die Gemeinden definieren in der Ortsplanung den Umgang mit dem Grünen Band (z.B. Landschaftsschongebiete oder spezifische (Aufwertungs-) Massnahmen in den Bereichen Naherholung, Natur, Landwirtschaft) und sichern bei allfälligen Siedlungserweiterungen die notwendigen Freiräume für das Grüne Band.
2. Die Gemeinden sichern die Zugänglichkeit zu den Freiräumen in den Siedlungserweiterungen und die Verbindungselemente, welche das Grüne Band ausmachen.
3. Die RKBM unterstützt überkommunale Vorhaben, welche neben Siedlungserweiterung und Naherholung auch Möglichkeiten zur ökologischen Aufwertung der Raumfenster aufzeigen. Dabei werden eine integrale Realisation und Umsetzung des Grünen Bandes angestrebt und entsprechend dafür geeignete Instrumente (im Bereich der Wertschöpfung z.B. Projekte der regionalen Entwicklung PRE) gefördert.
4. Die RKBM prüft zusammen mit den Gemeinden Möglichkeiten zur überkommunalen Langsamverkehrs-Verbindung sensibler Raumfenster (z.B. „Weg rund um Bern“).
5. Im Typ Siedlungserweiterung mit Freiraum ist als Teil eines qualitätssichernden Verfahrens jeweils mindestens ein siedlungsprägender Grünraum zu sichern. Diese sind von den Gemeinden im Rahmen von Einzonungen unter Einbezug der betroffenen Grundeigentümer und der Bevölkerung grundeigentümergebunden zu sichern.
6. Typ Wald mit Erholungsnutzung richtet sich nach den Massnahmen und Entwicklungsabsichten, welche im Regionalen Waldplan vom Amt für Wald des Kantons Bern beschrieben sind.
7. Der Typ Kultur- und Naturlandschaft beinhaltet von der landwirtschaftlichen Nutzung und der Natur (oft Gewässer) geprägte Räume entlang vom Grünen Band. Konkrete Massnahmen ergeben sich durch die jeweiligen überlagerten Vorranggebiete und Siedlungsbegrenzungen.

Zuständigkeiten

<p>Federführung:</p> <p>Nr. 1-2 / 5-7: Gemeinden</p> <p>Nr. 3-4: RKBM und betroffene Gemeinden</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>RKBM, Kanton (JGK/AGR)</p> <p>Kanton (JGK/AGR)</p>
--	--

Realisierung

<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorprojekt : - Baubeginn - Inbetriebnahme : 													
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis (Massnahmen 1-3)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (Massnahmen 4-7)</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 70%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> <p>Genauigkeit: +/- %</p> <p>Stand:</p>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.											
Anteil Kanton	%	Fr.											
Anteil Gemeinde	%	Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>													

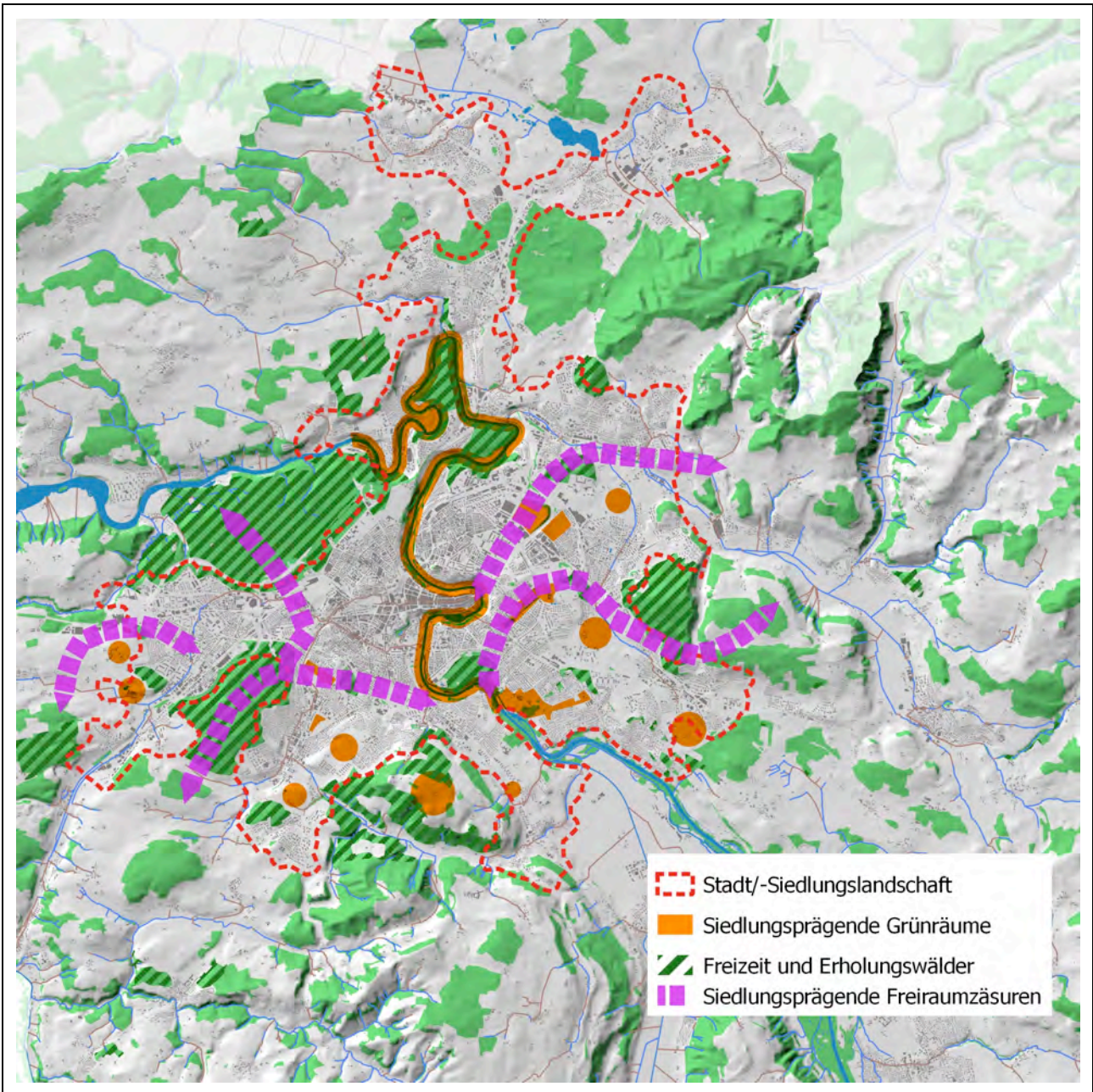
Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <p>WK 1: Mit der geplanten Verbesserung der Zugänglichkeit, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr wird die Qualität des Verkehrssystems im Bereich Naherholung verbessert.</p> <p>WK 2: Durch die Massnahme werden verschiedenen Elemente / Massnahmen (S4, S7, L3-L8) untereinander abgestimmt und verknüpft, welche die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützen sowie eine Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume fördern.</p> <p>WK 4: Die Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen wird durch das Grüne Band gestärkt und die Raumfenster zugänglich gemacht und untereinander verbunden. Durch attraktive Naherholungsmöglichkeiten wird zudem der Freizeitverkehr und damit Ressourcenverbrauch vermindert.</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorranggebiet Siedlungsprägende Grünräume L3 - Vorranggebiet Naturlandschaft L4 - Vorranggebiet Kulturlandschaft L5 - Vorranggebiet Siedlungstrenngürtel L7 - Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung S6 	
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Landschaftskonzept RKBM (Landschaft : Natur, Landwirtschaft und Erholung), 2015, inkl. Schlussbericht TP1 Grundlagen und Prüfaufträge - Karte RGSK I - Reg. Richtplan Landschaft VRB - Köniz „Grünes Band“ von Aare zu Aare 2013 - Regionaler Waldplan Amt für Wald des Kantons Bern
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>Die raumplanerische Sicherung der Flächen, welche das Grüne Band bilden, wird mit den Vorranggebieten siedlungsprägende Grünräume, Naturlandschaften, Kulturlandschaften und Siedlungstrenngürtel auf Stufe Region vorbereitet und erfolgt dann konkret auf kommunaler Ebene. Die ausgewiesenen wichtigen Erholungswälder aus dem Regionalen Waldplan sind weitere Bestandteile des Grünen Bandes.</p>

Liste der Raumfenster		
Nr.	Name	Beschreibung
<u>Siedlungserweiterung mit Freiraum</u>		
SE-1	Niederbottigen	Entwicklungsraum Niederbottigen; Schwergewicht Freiraum/ Ökologie, landwirtschaftliche Nutzung, Ziel ist ein SG
SE-2	Niederwangen	Entwicklungsraum Niederwangen; Siedlungserweiterung in Abstimmung mit landwirtschaftlicher Nutzung und Qualitäten Freiraum/ Ökologie (u.a. Amphibienschutz im Bereich Rehlag). Bestehende geschützte Gebiete sollen erhalten werden, bei Siedlungserweiterung ist der Vernetzung Rechnung zu tragen und mindestens ein siedlungsprägender Grünraum (>2ha) zu realisieren.
SE-3	Schlieren	Entwicklungsraum Schlieren Schwergewicht Freiraum/Ökologie. Ziel ist bei allfälliger Siedlungsentwicklung ein SG > 2 ha.
SE-4	Kehrsatz	Siedlungsentwicklung an der Gemeindegrenze Kehrsatz Richtung Wabern (Zusammenwachsen verhindern mit siedlungsprägendem Grünraum); der Vernetzung ist dabei Rechnung zu tragen (Verbindungen Raum Gurten/Köniztal zum Raum Gürbe/Aare ermöglichen) und bei grösseren Siedlungserweiterungen sind integral siedlungsprägende Grünräume zu schaffen.
SE-5	Wittikofen	Entwicklungsraum Wittikofen (vgl. Massnahme S4, Vorranggebiete Siedlungserweiterung Saali-Dennigkofen, Gemeinden Bern, Muri und Ostermundigen); bei einer Siedlungsentwicklung sind mittels siedlungsprägenden Grünräumen (Nutzung: Landwirtschaft, Ökologie Erholungsräume) grossflächige Freiräume zu erhalten
SE-6	Kreuzweg	Entwicklungsraum Ostermundigen: Siedlungsentwicklung bei gleichzeitiger Erhaltung der Freiraumzäsur Bärengraben – Bantiger; Schwergewicht Freiraum/ Ökologie und landwirtschaftliche Nutzung. Ziel ist bei allfälliger Siedlungsentwicklung ein SG > 2ha.
<u>Wald mit Erholungsnutzung</u>		
W-1	Könizbergwald	Stark frequentierter Erholungswald
W-2	Gurten	Hausberg von Bern, regional bedeutender Erholungsraum; beinhaltet auch Teile des Ulmizbergs und das dazwischenliegende landwirtschaftlich genutzte Köniztal
W-3	Ostermundigeberg	Stark frequentierter Erholungswald
W-4	Bantiger	Stark frequentierter Erholungsraum
W-5	Manneberg-Schwarzkopf	Stark frequentierter Erholungswald
W-6	Buchsiwald-Wiliwald	Erholungsraum mit wichtigem Wildwechsel
W-7	Riederewald	Stark frequentierter Erholungswald mit Naturschutzgebiete
W-8	Bremgartenwald	Stark frequentierter Erholungswald
<u>Kultur- und Naturlandschaften</u>		
KN-1	Aare Belp	Auenlandschaft von Nationaler Bedeutung
KN-2	Worble Bolligen	Naturlandschaft Worblental
KN-3	Habstetten	Kulturlandschaft Luzerental
KN-4	Grauholz	Verkehrsknotenpunkt Bahn und Autobahn zerschneiden Landschaft, Landwirtschaftliche Nutzung, Sicherung Umfeld der landwirtschaftlichen Schule Rütli
KN-5	Stöckere-Hirzenfeld	Kulturlandschaft Stöckere Hirzenfeld
KN-6	Chräbsbach	Naturlandschaft Chräbsbach
KN-7	Aare Thalmatt	Naturlandschaft Thalmatt

Massnahme/Massnahmenpaket: **Vorranggebiete siedlungsprägende Grünräume** **L-3**

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. L2), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.105
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

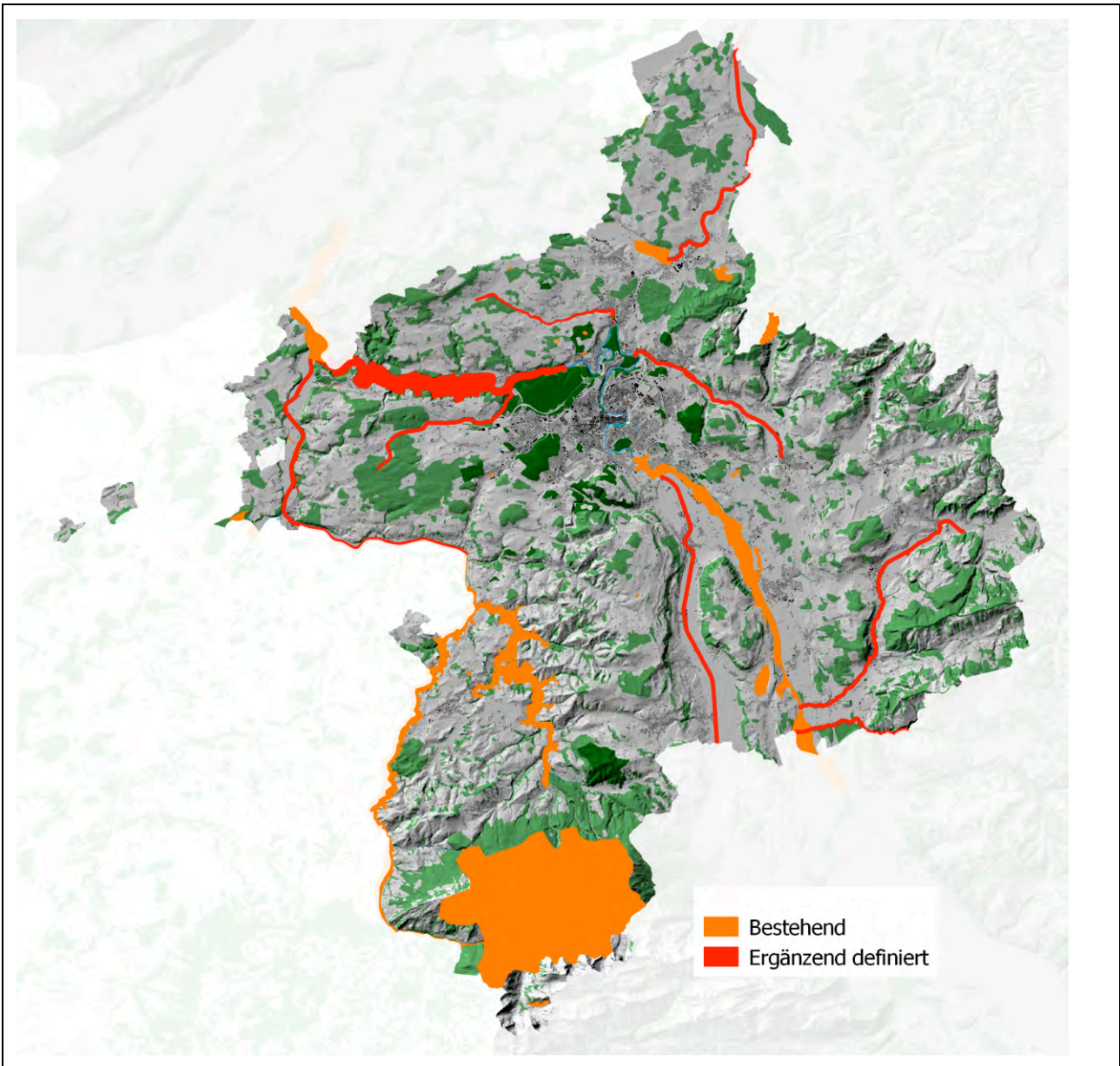


Massnahmenbeschreibung	
<p>Einleitung:</p> <p>Die siedlungsprägenden Grünräume liegen innerhalb oder am Rand der Stadt-/ Siedlungslandschaft. Es handelt sich um bestehende oder noch zu sichernde parkähnliche oder landwirtschaftlich geprägte Freiräume von regionaler Bedeutung. Sie sind teilweise bereits raumplanerisch in Freihalte- oder Uferschutzzonen gesichert. Andere geeignete Gebiete, die bei einer wachsenden Siedlungsentwicklung die Naherholung und die Vernetzung der bestehenden Naherholungsräume gewährleisten, sind raumplanerisch zu sichern. Auf der Karte werden letztere lediglich mit einem Kreissymbol, die bereits bestehenden, abgrenzbaren siedlungsprägenden Grünräume mit einer konkreten Fläche gekennzeichnet.</p> <p>Die noch zu sichernden siedlungsprägenden Grünräume sind meist auch Teile des Grünen Bandes.</p> <p><u>Nutzung</u></p> <p>In den siedlungsprägenden Grünräumen spielen in der Regel eine Vielzahl von teils sehr unterschiedlichen Nutzungen eine Rolle. Durch diesen Umstand und ihre Lage im dicht besiedelten Raum entsteht generell eine hohe Nutzungsdichte. Der Nutzungsschwerpunkt der parkähnlichen siedlungsprägenden Grünräume ist die intensive Erholung. Hierzu gehören Bewegungsräume für Sport-, Freizeit- und Erlebnisangebote in Stadtparks sowie Kulturangebote mit Ausstellungsräumen im Freien oder vereinzelt Ruheoasen. Auch kulturelle Events, Sportveranstaltungen oder Naherholungsbetrieb (z.B. Gurten) sind möglich.</p> <p>Weitere Funktionen sind der ökologische Ausgleich im Siedlungsgebiet, die Vernetzung von Erholungsräumen und die Erhaltung der Biodiversität sowie von extensiv gepflegten Flächen. Solche Flächen sind auch besonders für die Umweltbildung geeignet (z.B. Efenau und Aareraum).</p> <p>Einzelne siedlungsprägende Grünräume sind heute massgeblich von der Landwirtschaft geprägt (z.B. Rörswil, Blinzernplateau). Im Falle von Siedlungserweiterungen sollen hier massgebliche Grünraumanteile mit noch im Rahmen von kommunalen Planungen zu bestimmendem Nutzungsmix (Landwirtschaft, Erholung, Natur) erhalten werden.</p>	
<p>Zielsetzung:</p> <p>Siedlungsprägende Grünräume</p> <ul style="list-style-type: none"> – strukturieren die Siedlung innerhalb oder am Rand der Stadt-/ Siedlungslandschaft. Der Aareraum ist der wichtigste Teil und bildet das grüne Rückgrat, – gliedern die Kernagglomeration in Grünkorridore und Grüninseln, die für das Stadtklima wichtig sind, – schaffen wichtige Naherholungslandschaften (u.a. Spiel-, Sport- und Freiräume) und haben oft den Status von Stadtparks, – ermöglichen die ökologische Vernetzung und fördern die Biodiversität, – sind ein wichtiger Bestandteil zur Sicherung des Grünen Bandes – werden in einzelnen Fällen weiterhin primär landwirtschaftlich genutzt, – benötigen zur Gewährleistung der Funktion als Naherholungsräume eine Mindestgrösse von etwa 2 ha. 	
<p>Massnahmen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die parkähnlichen Freiräume werden als Naherholungsräume ausgebildet und aufgewertet. Die ökologische Vernetzung der Grünräume und die Förderung der Biodiversität sind wichtige Zielsetzungen. Eine landwirtschaftliche Produktion ist nicht ausgeschlossen. 2. Bei der Erweiterung des Siedlungsgebietes sind die siedlungsprägenden Grünräume mit zu planen und von den Gemeinden im Rahmen von Einzonungen unter Einbezug der betroffenen Grundeigentümer und der Bevölkerung grundeigentümergebunden zu sichern. Siedlungsprägende Grünräume können integrierende Bestandteile von Siedlungserweiterungen darstellen und schliessen sich demnach explizit nicht aus. 3. Im Typ „Siedlungserweiterung mit Freiraum“ des Grünen Bandes ist als Teil eines qualitätssichernden Verfahrens jeweils mindestens ein siedlungsprägender Grünraum zu sichern. Diese sind von den Gemeinden im Rahmen von Einzonungen grundeigentümergebunden zu sichern. 4. Die Gemeinden schützen die bestehenden Vorranggebiete siedlungsprägende Grünräume im Rahmen der Ortsplanung grundeigentümergebunden. 	
Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Gemeinden in der Agglomeration Bern</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>RKBM, Kanton (JGK/AGR)</p>

Liste der Vorranggebiete Siedlungsprägende Grünräume						
Nr.	Name	Gemeinde	Merkmale			Ziele
			Herleitung	Aktuelle Nutzung	Künftige Nutzung	
SG_1	Egelsee-Wyssloch	Bern	RGSK 1	Sport, Naherholung	Bereits gesichert	erhalten
SG_2	Kleine Allmend	Bern	RGSK 1	Sport, Naherholung	Bereits gesichert	erhalten
SG_3	Grosse Allmend	Bern	RGSK 1	Sport, Veranstaltungen, Naherholung	Bereits gesichert	erhalten
SG_4	Liebefeldpark	Köniz	neu	Naherholung	Bereits gesichert	erhalten
SG_5	Weissenstein	Bern, Köniz	RGSK 1, Grünes Band	Naherholung, Sport, Naturschutz	Bereits gesichert	erhalten
SG_6	Gurten	Köniz	Grünes Band	Naherholung, Downhill, Schlitteln, LW, Aussichtsberg	Bereits gesichert	erhalten, Besucherlenkung
SG_7	Breitenacher, Nessleren	Kehrsatz, Köniz	Grünes Band, tw. RGSK 1	Naherholung, LW	Siedlungstrennung, Vernetzung Wald, Aare	Sichern in OP, Nahtstelle Siedlungserweiterung
SG_8	Aarelauf	Bern, Bremgarten, Ittigen, Köniz, Zollikofen	RGSK 1, neu Eichholz	Naherholung, Naturschutz, Vernetzung	Flusslandschaft	Projekt Aareschlaufen umsetzen
SG_9	Elfenau	Bern	RGSK 1	Naherholung, Naturschutz, LW	Bereits gesichert	erhalten
SG_10	Blinzernplateau	Köniz	neu	Naherholung, LW	LW, Vernetzung, Naherholung	bei Siedlungserw. Freiraumanteil sichern, Aufwertung
SG_11	Murifeld	Muri	Grünes Band, RGSK I	LW	LW, Urbaner Freiraum	Sichern in OP,
SG_12	Bannholz	Köniz	Grünes Band, RGSK I	LW	LW, Urbaner Freiraum, Vernetzung	Sichern in OP, bei Siedlungserweiterung Freiraumanteil sichern
SG_13	Juch / Rehhag	Köniz, Bern	Grünes Band, RGSK I	LW,	LW, Naherholung, Naturschutz	Sichern in OP
SG_14	Niederbottigen	Bern	Grünes Band, RGSK I	LW, Weiler (Ortsbildschutz)	LW, Urbaner Freiraum	Sichern in OP, bei Siedlungserweiterung Freiraumanteil sichern
SG_15	Chrützweg	Ostermundigen	Grünes Band, RGSK I	LW	Urbaner Freiraum, Naherholung, LW	Sichern in OP, bei Siedlungserweiterung Freiraumanteil sichern
SG_16	Wittikofen	Bern, Ostermundigen	Grünes Band, RGSK I	LW	Urbaner Freiraum, Vernetzung, Naherholung, LW	Sichern in OP, bei Siedlungserweiterung Freiraumanteil sichern
	16 Objekte					

Massnahme/Massnahmenpaket: **Vorranggebiete Naturlandschaften / Gewässer** **L-4**

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. L2), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.105
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung	
<p>Einleitung:</p> <p>Bei den Vorranggebieten Naturlandschaften handelt es sich um geschützte Landschaften wie Moorlandschaften, Auengebiete, Flachmoore, Hoch- und Übergangsmoore sowie Trockenwiesen von nationaler Bedeutung. Zudem gehören Naturschutzgebiete, Trockenstandorte und Feuchtgebiete des Kantons Bern zu den Naturlandschaften. Zusätzlich sind die Gewässer von regionaler Bedeutung bezüglich Natur als Vorranggebiete Naturlandschaft bezeichnet. Die Vorranggebiete Naturlandschaften werden oft von Landwirten bewirtschaftet und gepflegt. Sie üben aufgrund ihrer Attraktivität eine starke Anziehungskraft für Erholungssuchende aus.</p> <p>Nutzung</p> <p>Der Nutzungsschwerpunkt ist die Erhaltung der Natur und Landschaft von besonderer Qualität, von Schutz- und Freizeitalgebieten, von Vernetzungsräumen und -korridoren.</p> <p>In den Vorranggebieten Naturlandschaften sind extensive Erholung, Beobachtungsräume, Velo- und Wanderwege, Ruheräume sowie teilweise Wassersport (z.B. Wohlensee) möglich.</p> <p>Eine land- und forstwirtschaftliche Nutzung zur Pflege von Schutzgebieten, Moorlandschaften oder entlang von Gewässern ist erwünscht bzw. vorzusehen. Diese Nutzung (inkl. Wasserbezug für die Bewässerung von landwirtschaftlichen Kulturen) ist gemäss dem Merkblatt vom BAFU, BLW und ARE „Gewässerraum und Landwirtschaft“ (2014) und weiteren Erlassen, z.B. Regierungsratsbeschlüssen (Schutzbeschlüssen) vorzunehmen. Entlang von Gewässern ist der Übergang zum intensiv landwirtschaftlich genutzten Gebiet sorgfältig zu planen und überkommunal abzustimmen. Die Nutzung richtet sich nach bestehenden Instrumenten (kommunale Nutzungsplanung, ÖQV, LQB). Allfällig</p>	
<p>Zielsetzung:</p> <p>Die Vorranggebiete Naturlandschaften haben den Schutz und die Erhaltung von Landschaft, Flora, Fauna und den ökologischen Ausgleich zum Ziel. Die land- und forstwirtschaftliche Nutzung in Schutzgebieten erfolgt in der Regel gemäss Verträgen. An Gewässern ausserhalb der Siedlungsgebiete ist der Übergang zur landwirtschaftlichen Nutzung sorgfältig zu planen und überkommunal abzustimmen. Sie dienen zudem teilweise der extensiven Erholung.</p>	
<p>Massnahmen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Den übergeordneten Schutz von Bund und Kanton unterstützen und umsetzen. 2. Renaturierungsmassnahmen in Vorranggebieten Naturlandschaften sind generell zu unterstützen, speziell bei Hochwasserschutzprojekten. 3. Abstimmen der extensiven Erholung mit der land- und waldwirtschaftlichen Nutzung sowie mit Schutz und Renaturierung der Vorranggebiete Naturlandschaft, insbesondere entlang von Gewässern. In Vorranggebieten Naturlandschaft ist die Naherholung gelenkt und die Naturwerte sind dokumentiert. Naherholungssuchende werden für die Natur- und Landschaftswerte und die Rolle der Landwirtschaft in diesem Zusammenhang sensibilisiert. Naturlandschaften bieten einen hohen Erlebniswert und werden bei entsprechender Eignung in Wert gesetzt. Dafür geeignete Instrumente sind zu prüfen. 4. In Vorranggebieten Naturlandschaften an Gewässern, die ausserhalb der Siedlungsgebiete liegen, richtet sich die landwirtschaftliche Bewirtschaftung nach den bestehenden Bestimmungen und Vorgaben gemäss ÖQV, LQB und weiteren Bewirtschaftungsverträgen (z.B. im Rahmen von Gewässerrichtplanungen). Es ist dabei auf eine überkommunale Koordination zu achten. 5. Entlang von Gewässern, die durch Siedlungsgebiete führen, sind auf kommunaler Ebene wo möglich und sinnvoll ökologische Aufwertungen oder Biodiversitätsförderung im Siedlungsgebiet vorzunehmen. 	
Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Gemeinden</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>RKBM, Kanton (JGK/AGR; VOL/KAWA/LANAT)</p>

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt : - Baubeginn - Inbetriebnahme :	
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- % Stand:
Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): WK 2: Die Verringerung der Zersiedlung wird durch den Schutz der Naturräume begünstigt. WK 4: Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen wird durch die koordinierte Aufwertung der Gewässerräume und den Schutz der Naturlandschaften erreicht. Die Erholungs- und Freizeitnutzung werden in den wertvollen Räumen gelenkt.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Grünes Band L2 - Vorranggebiet Kulturlandschaft L5	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2
Sonstiges	
Literatur / Grundlagendokumente: - Landschaftskonzept RKBM (Landschaft : Natur, Landwirtschaft und Erholung), 2015, inkl. Schlussbericht TP1 Grundlagen und Prüfaufträge - strategische Revitalisierungsplanungen 2016-2035 (Kanton Bern, GEKOB2014) - Karte RGSK I - kantonale und nationale Inventare	
Bemerkungen / Hinweise: - Bei der Umsetzung sind – wo betroffen – die Gewässerrichtpläne sowie die Regionalen Waldpläne zu berücksichtigen.	

Liste der Vorranggebiete Naturlandschaften						
Nr.	Name	Gemeinde	Merkmale			Ziele
			Herleitung	Nutzung	Eigenart	
NL_1	Lörmösli	Wohlen bei Bern	NSG Lörhoos	Vernetzungsraum, extensive Erholung	Hochmoor	Erhalt und Regeneration
NL_2	Grencheberg TWW	Guggisberg	TWW von nationaler Bedeutung	Vernetzungsraum, extensive Erholung	Trockenwiesen und Weiden	Schutz- und Freihaltegebiet
NL_3	Moossee	Wiggiswil, Moosseedorf, Münchenbuchsee, Urtenen-Schönbühl	NSG (leicht ergänzt)	Vernetzungsraum, extensive Erholung, Badi, Golf	Flachmoor	Schutz- und Freihaltegebiet
NL_4	Chräbsbach	Zollikofen, Kirchlindach, Meikirch	Gewässerraum von regionaler Bedeutung	Landwirtschaft, extensive Erholung	Fliessgewässer	Abgrenzung Gewässerbereich festlegen, Revitalisierung
NL_5	Moorlandschaft Gurnigel / Gant-risch	Guggisberg, Riggisberg, Rüscheegg,	Moorlandschaft von nationaler Bedeutung	Vernetzungsraum, extensive Erholung	Moorlandschaft	Schutz- und Freihaltegebiet
NL_6	Aare	Kiesen bis Muri / Kehrsatz / Köniz	NSG, Auenlandschaft, BLN, Moorlandschaft, RGSK I	Uferwege, Wassersport	Flussraum, Auen, Flora und Fauna	Nachhaltiger Hochwasserschutz Aare Thun-Bern
NL_7	Lindental	Vechigen	NSG	Extensive Erholung	Geologie, Molassefelsen	Schutz- und Freihaltegebiet
NL_8	Gerzensee	Gerzensee, Kirchdorf, Mühledorf	NSG, Teilrichtplan Aaretal (hochempfindliche Landschaft)	Naturschutz, extensive Erholung	Naturdenkmal, Landschaftsbild	Schutz- und Freihaltegebiet
NL_9	Chise	Kiesen - Bowil	Gewässerraum von regionaler Bedeutung	Vernetzungsraum, extensive Erholung, Badi	Fliessgewässer	Abgrenzung Naturlandschaft festlegen, Hochwasserprojekt umsetzen
NL_10	Worble	Ittigen - Worb	Gewässerraum von regionaler Bedeutung / Siedlungsprägender Grünraum RGSK I	Vernetzungsraum, extensive Erholung	Fliessgewässer	Abgrenzung Naturlandschaft festlegen, Projekt Worbletalwärts! umsetzen
NL_11	Rotache	Kiesen - Brenzikofen	Gewässerraum von regionaler Bedeutung	Vernetzungsraum, extensive Erholung	Fliessgewässer	Abgrenzung Naturlandschaft festlegen, Renaturierung
NL_12	Gürbe	Kehrsatz bis Lohnstorf	Gewässerraum/ Siedlungsprägender Grünraum RGSK I	Veloweg, wandern, Gürbebadi	Fliessgewässer	Abgrenzung Naturlandschaft festlegen, Renaturierung
NL_13	Marfeldingenbach	Mühleberg	NSG	Naturschutz, extensive Erholung	Bach mit Uferbestockung	Schutz- und Freihaltegebiet
NL_14	Gurbrü	Ferenbalm	NSG	Naturschutz, extensive Erholung	Feuchtgebiet	Schutz- und Freihaltegebiet
NL_15	Bahndamm Gummenau	Ferenbalm	TWW von nationaler Bedeutung	Naturschutz, Vernetzungsraum	Trockenwiesen	Schutz- und Freihaltegebiet

Nr.	Name	Gemeinde	Merkmale			Ziele
			Herleitung	Nutzung	Eigenart	
NL_16	Wohlensee Flusslandschaft	Wohlen bei Bern, Bern, Mühleberg, Frauenkappelen	Gewässerraum/ Flusslandschaft gem. Landschaftstyp	Vernetzungsraum, extensive Erholung	Flusslandschaft	Schutz- und Freihaltegebiet
NL_17	Niederriedsee Saane	Golaten, Radelfingen	VRB	Vernetzungsraum, extensive Erholung	Flusslandschaft	Schutz- und Freihaltegebiet
NL_18	Urtenen	Moosseedorf - Schalunen	VRB, Gewässerraum von regionaler Bedeutung	Vernetzungsraum, extensive Erholung	Flusslandschaft	Abgrenzung Naturlandschaft festlegen, Projekt Urtenenbach umsetzen
NL_19	Bermoos	Bäriswil	Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung	Naturschutz, extensive Erholung	Feuchtgebiet	Schutz- und Freihaltegebiet
NL_20	Rüfenachtmoos	Worb	Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung	Naturschutz, extensive Erholung	Flachmoor	Schutz- und Freihaltegebiet
NL_21	Gäbelbach	Bern, Frauenkappelen	Gewässerraum von regionaler Bedeutung	Vernetzungsraum, extensive Erholung	Fliessgewässer	Abgrenzung Naturlandschaft festlegen, Renaturierung
NL_22	Sense / Saane	Mühleberg Neuenegg Ferenbalm Kriechenwil Laupen Wileroltigen	Gewässerraum/ Flusslandschaft gem. Landschaftstyp NSG	Vernetzungsraum, extensive Erholung	Fliessgewässer	Naturlandschaft festlegen, Renaturierung, Koordination mit Gewässerentwicklungskonzept «Sense 21»
NL_23	Röselisee	Kriechenwil, Kleinbödingen	Amphibiengebiet von nationaler Bedeutung	Naturschutz, extensive Erholung	Feuchtgebiet	Schutz- und Freihaltegebiet
NL_24	Büsselmoos	Kirchlindach	NSG	Naturschutz, extensive Erholung	Übergangsmoor	Schutz- und Freihaltegebiet
NL_25	Hoger	Bremgarten	NSG	Naturschutz, extensive Erholung	Trockenstandort	Schutz- und Freihaltegebiet
NL_26	Widi, Grächwil	Meikirch	NSG	Naturschutz, extensive Erholung	Flachmoor	Schutz- und Freihaltegebiet
NL_27	Länggengraben	Fraubrunnen	NSG	Naturschutz, extensive Erholung	Künstliche Auenlandschaft	Schutz- und Freihaltegebiet
NL_28	Hintermoos	Iffwil	NSG	Naturschutz, extensive Erholung	Weiher	Schutz- und Freihaltegebiet
NL_29	Waldgasse	Schwarzenburg	NSG	Naturschutz, extensive Erholung	Verschiedene Tümpel und Teiche	Schutz- und Freihaltegebiet
NL_30	Gänsemoos	Schwarzenburg	NSG	Naturschutz, extensive Erholung	Hochmoor	Schutz- und Freihaltegebiet
NL_31	Paradiesli	Zuzwil	NSG	Naturschutz, extensive Erholung	Hangmoor	Schutz- und Freihaltegebiet

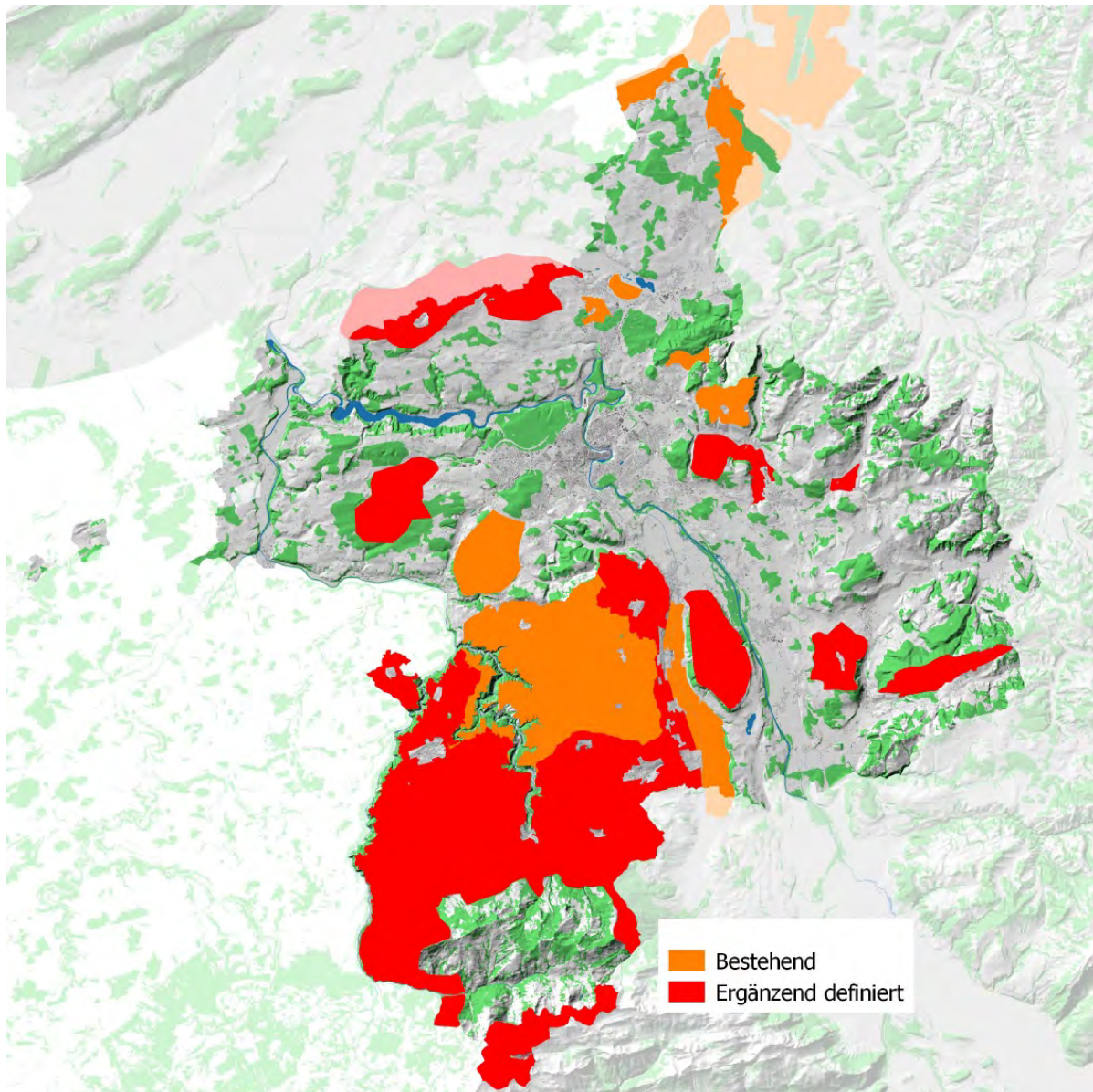
Nr.	Name	Gemeinde	Merkmale			Ziele
			Herleitung	Nutzung	Eigenart	
NL_32	Enggiststeinmoos	Worb	NSG	Naturschutz, extensive Erholung	Wasserfläche mit Verlandungszonen	Schutz- und Freihaltegebiet
NL_33	Erlen	Köniz	NSG	Naturschutz, extensive Erholung	Teich für Amphibien	Schutz- und Freihaltegebiet
NL_34	Torfhölzli	Niedermuhlen	NSG	Naturschutz, extensive Erholung	Bewaldetes Hochmoor	Schutz- und Freihaltegebiet
NL_35	Sense / Schwarzwasser	Guggisberg - Köniz	Gewässerraum / Aueninventar BLN, NSG	Vernetzungsraum, extensive Erholung	Naturnahe Flusslandschaft	Schutz- und Freihaltegebiet
	35 Objekte					

Massnahme/Massnahmenpaket:

Vorranggebiete Kulturlandschaften

L-5

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. L2), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.105
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschrieb

Einleitung:

Die Vorranggebiete Kulturlandschaften werden meist land- oder forstwirtschaftlich genutzt. Ihre besondere Eigenheit und Schönheit (wie Schluchten, Aussichtslage, offene Ebene, naturnahe Lebensräume, ortstypische strukturreiche Landschaften, u.ä.) weisen regionale Bedeutung auf. Einzigartige Landschaften, für die Schweiz typische Landschaften und Naturdenkmäler der Region Bern Mittelland sind im Bundesinventar BLN (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung) aufgeführt und werden übernommen.

Die Vorranggebiete Kulturlandschaften sind durch Streusiedlungen, Weiler und einzelne Ortschaften mit teilweise kulturhistorisch wertvollen Baugruppen und Einzelbauten geprägt. Einzelne Weiler sind im ISOS (Bundesinventar schüt-

zenswerter Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung) enthalten. Offene Ebenen aus dem KLEK (Kantonalen Landschaftsentwicklungskonzept) sind ebenfalls aufgeführt. Regional bedeutende Aussichtshügel bilden einen Bestandteil. Die Vorranggebiete Kulturlandschaften sind auch für die Erholungsnutzung von grosser Bedeutung.

Das RGSK II macht keine flächendeckenden Aussagen zum Umgang mit der Landschaft, sondern zeigt aus Sicht der Region, wo dass ein besonders hohes Gewicht auf den Erhalt und die Pflege der Landschaft gelegt werden muss (u.a. vorliegende Vorranggebiete Kulturlandschaft).

Nutzung

Die angestrebte Erhaltung und Entwicklung der Landschaft bedingt eine Erhaltung des Kulturlandes und eine flächendeckende Bewirtschaftung. Der Nutzungsschwerpunkt ist somit die landwirtschaftliche Produktion und die Versorgung der Region mit frischen Produkten sowie die Forstwirtschaft. Bedingt durch die Vielfältigkeit der Kulturlandschaften, die unterschiedlichen Böden, Strukturen und Höhenlagen sind auch die Landwirtschaftsbetriebe sehr divers ausgestaltet. Vieh- und Alpwirtschaft, Gemüsebetriebe, Ackerbau, Obst- und Beerenplantagen und verschiedenste Tierhaltungen tragen zur heutigen abwechslungsreichen Landschaft im Berner Mittelland bei und prägen diese zusammen mit den Wäldern massgeblich. In Siedlungsnähe findet eine verstärkte Erholungsnutzung statt, die eine Selbstvermarktung regionaler Produkte begünstigt. Die Waldgebiete sollen weiterhin forstwirtschaftlich genutzt und nachhaltig bewirtschaftet werden.

Der ökologische Ausgleich in Vernetzungsräumen und -korridoren ist auf die landwirtschaftlichen Nutzflächen angewiesen und wird mit den bestehenden Instrumenten (Vernetzungsprojekte nach DZV) vielen Orts bereits umgesetzt. Für den Erhalt der ausserordentlichen landschaftlichen Qualitäten der Region Bern-Mittelland ist eine sorgfältige bauliche Entwicklung insbesondere auch in den Gebieten ausserhalb der Bauzone eine wichtige Voraussetzung. Das Erstellen betriebsnotwendiger landwirtschaftlicher Bauten und Anlagen ist in der Regel weiterhin möglich. Bezüglich Standort, Dimension und Materialien sollen diese aber mit Rücksicht auf die landschaftlichen und baukulturellen Qualitäten der Umgebung sorgfältig und in Abstimmung mit kommunalen Landschaftsplanungen entwickelt werden.

Die Vorranggebiete Kulturlandschaften dienen oft auch als Erholungsgebiete und etliche schöne Aussichtslagen sind darin enthalten. Entsprechend finden sich hier viele Bewegungsräume für verschiedene Freizeit- und Erlebnisangebote, Velo- und Wanderwege, Ruheräume sowie Aussichtspunkte.

Zielsetzung:

- Erhalt der nachhaltigen land- und forstwirtschaftlichen Bodenbewirtschaftung.
- Der Landschaftscharakter, speziell die freie, offene Landschaft gemäss KLEK, wird erhalten und mittels bestehenden Instrumenten (z.B. Projekte nach DZV oder LQB) weiter aufgewertet.
- Die Förderung von Sorten- und Artenvielfalt ist erwünscht.
- Im Sinne der häuslicher Bodenutzung ist die Siedlungsentwicklung zu begrenzen und die schutzwürdigen Ortsbilder und ihre Umgebung (teilweise im ISOS) sind zu erhalten.
- Besondere Rücksicht ist bei der Beeinträchtigung exponierter Aussichtspunkte geboten.

Massnahmen:

1. Die Landschaftsqualitäten sind in enger Zusammenarbeit mit der Land- und Waldwirtschaft zu sichern, zu entwickeln und nach Möglichkeit durch Förderung der Struktur, Sorten- und Artenvielfalt mittels bestehender Instrumente ökologisch aufzuwerten.
2. Bei der Überarbeitung der kommunalen Ortsplanungen sind die Vorranggebiete Kulturlandschaften in der Regel als Landschaftsschutz- oder als Landschaftsschongebiete (gemäss Musterbaureglement) auszuscheiden. Dabei ist auch ein allfälliger aktueller und künftiger, auf zu erwartenden agrarpolitischen Entwicklungen basierender, Bedarf an betriebsnotwendigen landwirtschaftlichen Bauten und Anlagen abzuklären und unter Berücksichtigung der kommunalen Gegebenheiten sorgfältig in die Landschaftsplanung einzubeziehen. Intensivlandwirtschaftszonen sind nur in Ausnahmefällen nach erfolgter (über-)kommunaler Standortevaluation sowie in Abstimmung mit Landschafts- und Ortsbildschutz möglich. Allenfalls tangierte Nachbargemeinden und betroffene Grundeigentümer sind frühzeitig in den Prozess einzubinden. Abweichungen in der kommunalen Planung vom RGSK II sind mit einer Interessenabwägung nachvollziehbar auszuweisen.
3. Schaffen von gezielten Bewegungsräumen für verschiedene Freizeit- und Erlebnisangebote, Velo- und Wanderwege, Ruheräume sowie Aussichtspunkte in Abstimmung mit den land- und forstwirtschaftlichen Nutzungen sowie den Schutzinteressen von Natur und Landschaft.
4. 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 und insbesondere in un bebauten Räumen grosse Sorgfalt in der baulichen Weiterentwicklung angezeigt. Kommunale Landschaftsschutz- und schongebiete auch auf vom RGSK II nicht vorgesehenen Vorranggebieten sind – sofern keine anderen übergeordneten Interessen tangiert werden – zulässig.
5. Das Thema Landschaft ist auf Stufe Region mit den Massnahmen L1 bis L8 behandelt. Weil für das vorliegende Massnahmenblatt der Koordinationsstand Zwischenergebnis gilt, werden die diesbezüglichen Inhalte (Landschaftsschon-/ Landschaftsschutzgebiete) aus sechs bestehenden teilregionalen Richtplänen (vgl. Literatur / Grundlegendokumente weiter unten) ebenfalls im Koordinationsstand Zwischenergebnis beibehalten. Diese Planungen – insbesondere Hinweise auf Landschaften mit besonderer Eigenart, Schönheit und Erholungswert oder naturnahen Lebensräumen – sowie die daraus erstellte Karte der regionalen Landschaftsschutz- und Landschaftsschongebiete (vgl. Anhang 9 zum Bericht) bilden insbesondere bei der Bearbeitung von kommunalen Landschaftsplanungen wichtige Informationsquellen. Die übrigen Inhalte dieser Planungen

werden definitiv aufgehoben (vgl. Genehmigungsvermerke).
 6. Überprüfung und Konsolidierung (Festsetzung) der Vorranggebiete nach Vorgabe des Kantons im Rahmen der nächsten Überarbeitung.

Zuständigkeiten	
Federführung: Nr. 1 bis 5: Gemeinden, Nr. 6: RKBM	Beteiligte Stellen: RKBM, Kanton (JGK/AGR, VOL/KAWA/LANAT)

Realisierung
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt : - Baubeginn - Inbetriebnahme :

Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- % Stand:

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): WK 2: Durch das Ausscheiden der wertvollen Kulturlandschaften und deren Schutz in der Ortsplanungsrevision wird die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert und die Verringerung der Zersiedlung erreicht. WK 4: Eine Verminderung der Flächenbeanspruchung und eine Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen wird durch das Begrenzen der Siedlungen und das Ausscheiden von Landschaftsschon- oder -schutzgebieten erreicht. Fruchtfolgefleichen werden dadurch geschützt und eine sorgfältige Landschaftsplanung allfälligen anderweitigen Planungen vorangesetzt.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Vorranggebiet Siedlungsprägende Grünräume L2 - Vorranggebiet Naturlandschaft L4 - Vorranggebiet Siedlungstrenngürtel L7 - Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung S6	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

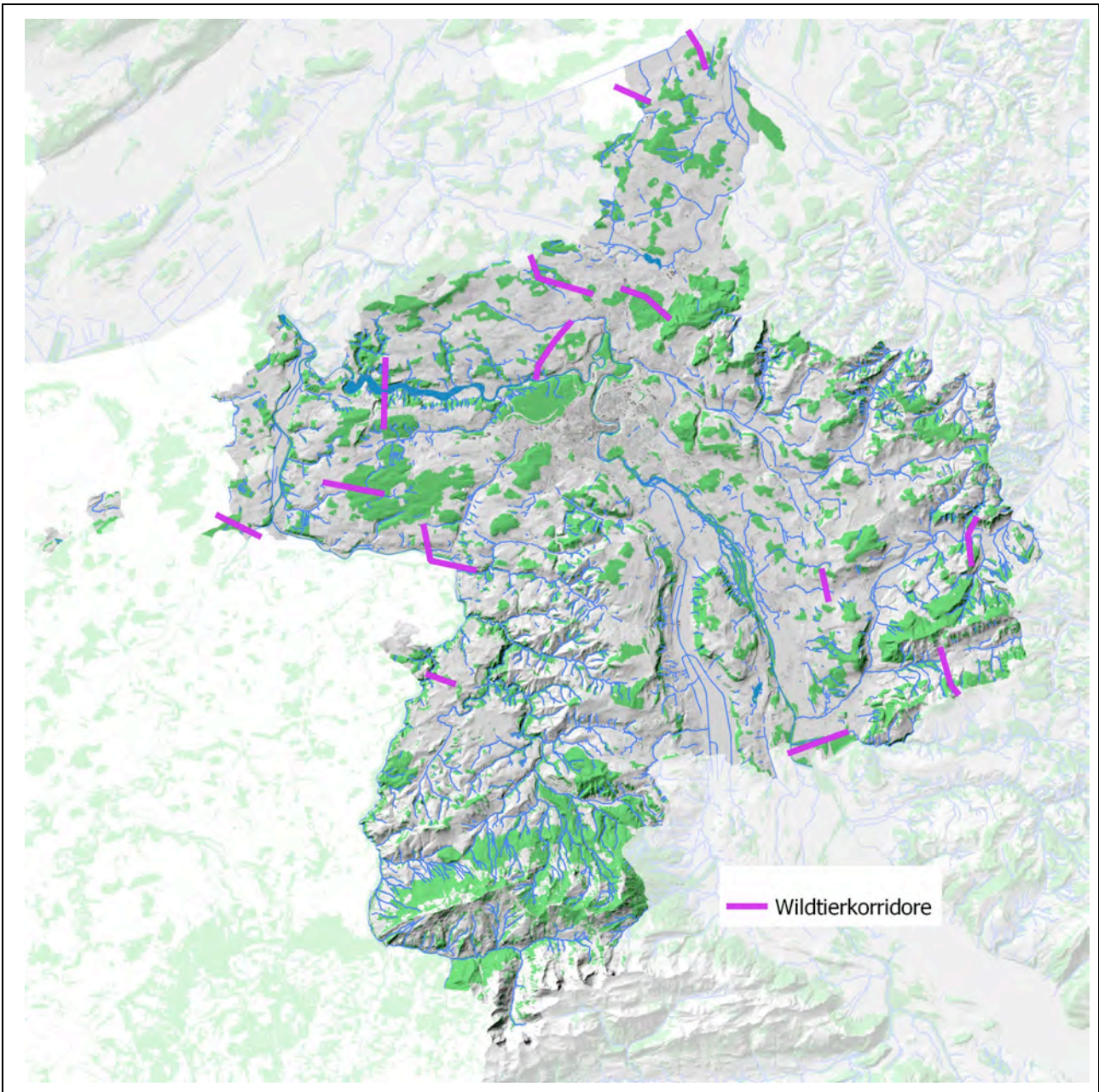
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlegendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Landschaftskonzept RKBM (Landschaft : Natur, Landwirtschaft und Erholung), 2015, inkl. Schlussbericht TP1 Grundlagen und Prüfaufträge - Karte RGSK I - Reg. RP VRB, Aaretal, Schwarzwasser, Laupen, Gürbetal, Kiesental und REK Gantrisch (vgl. Bericht RGSK II, Kap. 3.1.4) - IVS, ISOS - BLN, KLEK - Arbeitshilfe Intensivlandwirtschaftszonen (Kanton Bern) - Gewässerrichtpläne Gürbe und Worble
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bei der Umsetzung sind – wo betroffen – die Regionalen Waldpläne zu Berücksichtigen. <p>Abstimmung mit weiteren regionalen Planungen:</p> <p>Regionaler Richtplan Windenergie: Die Abstimmung, insbesondere bezüglich Vorranggebiete Kulturlandschaft, ist im Rahmen RGSK II folgendermassen erfolgt: In Vorranggebieten Kulturlandschaften werden freistehende Solaranlagen ausgeschlossen, die Nutzung Windenergie als übergeordnetes standortgebundenes Interesse bleibt in den Vorranggebieten Kulturlandschaft.</p> <p>Regionaler Richtplan Abbau, Deponie, Transporte (ADT): Vorranggebiete Kulturlandschaften sind für ADT-Standorte von regionaler Bedeutung kein Ausschlusskriterium, da diese einen temporären Charakter aufweisen. Auf eine verträgliche Umsetzung von ADT-Projekten ist aber in Abstimmung mit den kommunalen Planungen (z.B. Landschaftsschongebiete) zu achten.</p>

Liste der Vorranggebiete Kulturlandschaften						
Nr.	Name	Gemeinde	Charaktere			Ziele
			Herleitung	Nutzung	Merkmale	
KL_1	Mängistorfberg (Herzwil, Liebewil, Mengestorf)	Köniz	aus VRB B95, 3 Weiler im ISOS	Land- und Forstwirtschaft, Erholung	Einzigartige Kulturlandschaft	Erhalten Ortsbild, Umsetzung in OP
KL_2	Frienisberg	Kirchlindach, Wohlen, Meikirch, Münchenbuchsee	viele kommunale LSG	Land- und Forstwirtschaft, Erholung	Aussicht, Einsehbarkeit	Umsetzung in OP; evtl. Konflikt mit Windenergie
KL_3	Moossee	Moosseedorf, Münchenbuchsee	E2 VRB, RGSK I, NSG	Golfpark	Erholung (Golf), Puffer Naturschutzgebiet	Puffer von NL_3
KL_4	Habstetten	Bolligen	B29 VRB, Grünes Band	Landwirtschaft	Erholung	Umsetzung in OP
KL_5	Bantiger	Bolligen, Stettlen, Vechigen	LABES	Land- und Forstwirtschaft, Erholung	Aussicht, Einsehbarkeit, Erholung	Umsetzung in OP
KL_6	Churzenberg	Linden, Oberhünigen	Viele komm. LSG	Landwirtschaft	Aussicht	Umsetzung in OP
KL_7	Moos	Walkringen, Worb	LSG Moos	Landwirtschaft	Offene Landschaft mit Bach	Umsetzung in OP, ökol. Aufwertung
KL_8	Naturpark Gantrisch (Schwarzenburgerland mit Sense- und Schwarzwasserschluft)	alle Gemeinden Naturpark	BLN 1320, Moorlandschaft Umgebung	Landwirtschaft, Wald, Erholung, Naturschutz	Flusslandschaft und Schluchten der Sense und Schwarzwasser, Aussicht, Naturpark	Begrenzen der Siedlungsentwicklung in OP, Gewässerdynamik erhalten, Umsetzung in OP

Nr.	Name	Gemeinde	Charaktere			Ziele
			Herleitung	Nutzung	Merkmale	
KL_9	Belpberg	Belp, Gelterfingen, Gerzensee	LABES, kom. LSG	LW, Wald, Erholung	Aussicht	Umsetzung in OP
KL_10	Worbletal	Stettlen, Worb, Vechigen	RGSK I, Gewässer-richtplan	LW, Erholung	Offene Landschaft mit Bach	Projekt „worbletalwärts“ umsetzen, Umsetzung Gewässerrichtplan
KL_11	Gürbetal	Belp-Kirchdorf	KLEK, RGSK I, Gewässer-richtplan	LW, Erholung	Offene Ebene mit Gürbe und Müsche	Umsetzung in OP, Umsetzung Gewässerrichtplan
KL_12	Fraubrunnenmoos	Fraubrunnen	KLEK, RGSK I	LW, Erholung	Offene Ebene	Umsetzung in OP
KL_13	Limpachtal	Fraubrunnen	KLEK, RGSK I	LW, Erholung	Offene Ebene	Umsetzung in OP
KL_14	Hirzenfeld	Münchenbuchsee und Zollikofen	RGSK I	LW, Erholung	Landschaftskammer zwischen Münchenbuchsee und Zollikofen	Umsetzung in OP
KL_15	Häutligen	Häutligen, Tägertschi, Wichtrach, Konolfingen	ISOS	Landwirtschaft	Obstgärten um Weiler, Ansicht Weiler	Umsetzung in OP
KL-16	Forst - Riedbach	Bern, Neuenegg	Labes, ISOS	LW, Wald, Erholung	Erholung, Wald, Topographie	Umsetzung in OP
	16 Objekte					

Massnahme/Massnahmenpaket: **Vorranggebiete Wildtierkorridore** **L-6**

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. L2), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.105
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung	
<p>Einleitung:</p> <p>Die überregionalen Wildtierkorridore (gemäss kantonalem Landschaftsentwicklungskonzept KLEK) verbinden wichtige Lebensräume für Wildtiere. Diese Verbindungen wurden grundsätzlich beibehalten. Im Rahmen der regionalen Planung wurde die genaue Lage aber zusammen mit den Gemeinden teilweise noch angepasst und konsolidiert. Die Vorranggebiete Wildtierkorridore werden meist landwirtschaftlich oder forstwirtschaftlich genutzt. Teilweise sind die Wildtierkorridore entlang der Stadt-/ Siedlungslandschaft Elemente des Grünen Bandes.</p> <p><u>Nutzung</u></p> <p>Nutzungsschwerpunkte sind hauptsächlich die Land- oder Forstwirtschaft sowie der ökologische Ausgleich in Vernetzungsräumen und -korridoren. Die Vorranggebiete Wildtierkorridore werden teilweise auch als Erholungsgebiete genutzt.</p>	
<p>Zielsetzung:</p> <p>Die Vorranggebiete Wildtierkorridore sollen als wichtige Wanderachsen für Wildtiere erhalten werden und die Vernetzung von Lebensräumen für Wildtiere ermöglichen. Sie sind zu erhalten, indem sie weiterhin meist land- oder forstwirtschaftlich genutzt werden und keine Hindernisse für Wildtiere aufweisen.</p>	
<p>Massnahmen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vorranggebiete Wildtierkorridore werden im Entwicklungsleitbild der Ortsplanung behördenverbindlich festgelegt. 2. Vorranggebiete Wildtierkorridore sind von den Gemeinden in den Ortsplanungen zu sichern und die Durchgängigkeit für Wildtiere zu gewähren. 3. Die Sicherung dieser Gebiet kann durch verbindliche kommunale Siedlungsgrenzen oder Landschaftsschutzgebieten / -schongebieten (gemäss Musterbaureglement) erfolgen. Auf Baugesuchs-, resp. Bewirtschaftungsebene sollte sichergestellt werden, dass Bauten und Anlagen die Wildwanderung nicht beeinträchtigen. 	

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Gemeinden</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>RKBM, Kanton (JGK/AGR, VOL/KAWA/LANAT)</p>

Realisierung													
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorprojekt : - Baubeginn - Inbetriebnahme : 													
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.											
Anteil Kanton	%	Fr.											
Anteil Gemeinde	%	Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p><input type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>	<p>Genauigkeit: +/- %</p> <p>Stand:</p>												

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <p>WK 2: Die Erhaltung und Aufwertung der Wildtierkorridore bewirkt eine Verringerung der Zersiedlung.</p> <p>WK 4: Der Erhalt und Schutz der Wildtierkorridore durch die Gemeinden in der Ortsplanung bewirkt eine Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen und sichert die wichtigen Vernetzungskorridore für die Wildtiere. Die Qualität der Frei- und Grünräume wird verbessert.</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorranggebiet Kulturlandschaft L5 - Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung S6 	
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlegendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Landschaftskonzept RKBM (Landschaft : Natur, Landwirtschaft und Erholung), 2015, inkl. Schlussbericht TP1 Grundlagen und Prüfaufträge - Karte RGSK I - Kantonales Landschaftsentwicklungskonzept KLEK
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>-</p>

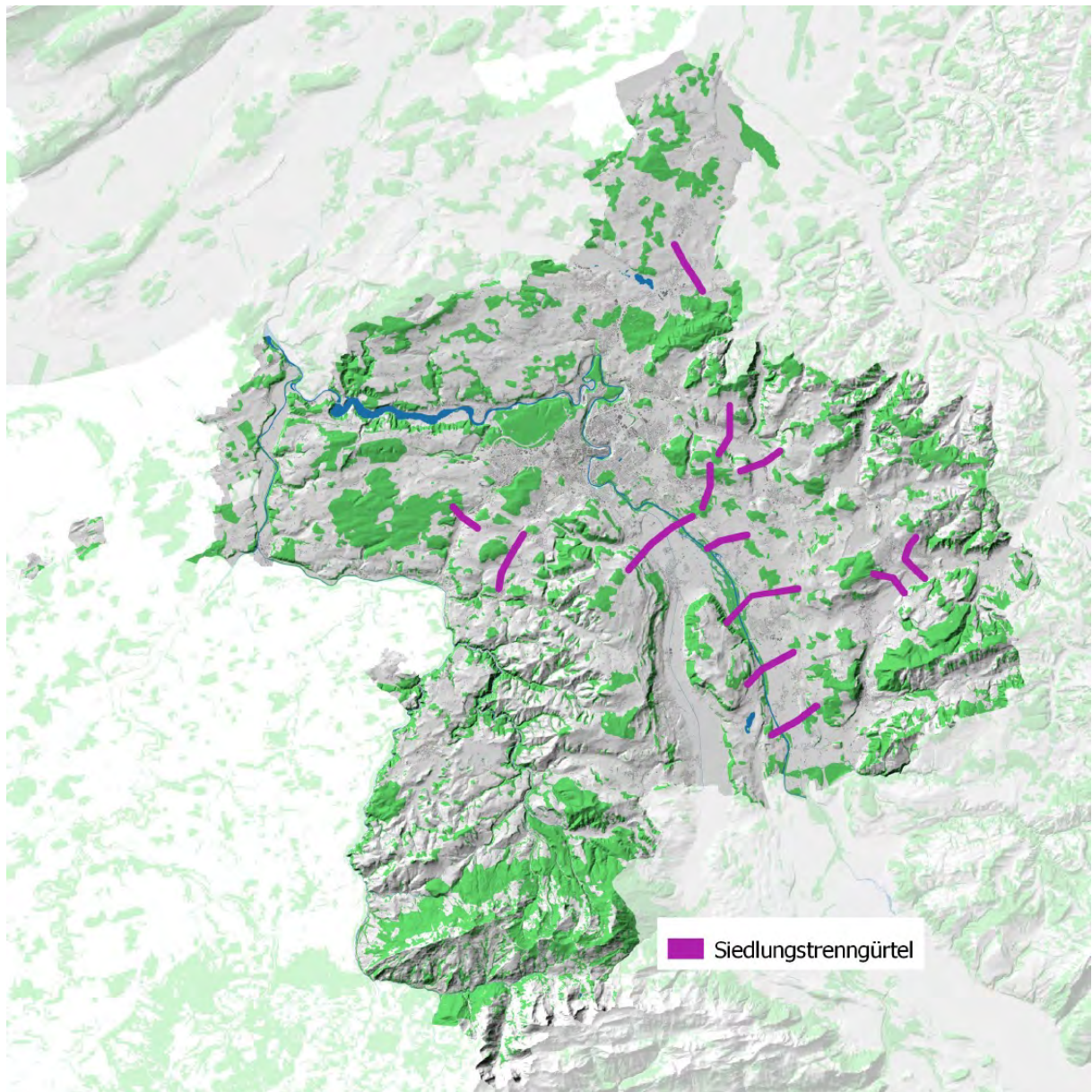
Liste der Vorranggebiete Wildtierkorridore						
Nr.	Name	Gemeinde	Charaktere			Ziele
			Herleitung	Nutzung	Merkmale	
WT_1	Grabe - Lindachwald	Diemerswil, Kirchlindach, Zollikofen	überreg. Wildkorridor, VRB B78, Grünes Band	LW, ökol. Aufwertung	Wildtierkorridor, tw. eingedolter Bach	Wildtierkorridor offen halten, Vernetzung
WT_2	Grauholz	Zollikofen - Münchenbuchsee	Wildtierkorridor überregional	Wildübergang	Wildübergang	Wildtierkorridor erhalten
WT_3	Krebsbach - Herrenschwanden - Aare	Kirchlindach, Wohlen	Grünes Band, VRB B72, Wildtierkorridor	LW, ökol. Aufwertung	Aare - Krebsbach	Wildtierkorridor offen halten, Vernetzung
WT_4	Wald - Wohlensee	Frauenkapellen, Mühleberg, Wohlen	überreg. Wildtierkorridor	LW, ökol. Aufwertung	Vernetzung	Erhalten Wildtierkorridor
WT_5	Forst – Spengelried	Mühleberg, Neuenegg	reg. Wildtierkorridor	LW, ökol. Aufwertung	Vernetzung	Wildtierkorridor erhalten
WT_6	Saane - Wald	Kriechenwil	überreg. Wildtierkorridor	LW, ökol. Aufwertung	Vernetzung	Wildtierkorridor erhalten
WT_7	Sense - Wald	Köniz, Neuenegg	überreg. Wildtierkorridor	LW, ökol. Aufwertung	Vernetzung, Wildtierkorridor	Siedlungstrennung Neuenegg - Thörishaus
WT_8	Schwarzenburg - Lanzenhüseren	Schwarzenburg	reg. Wildtierkorridor	LW, ökol. Aufwertung	Vernetzung	Siedlungstrennung, Wildtierkorridor
WT_9	Wald mit KL_16 (Häutligen)	Konolfingen, Tägertschi	reg. Wildtierkorridor	LW, ökol. Aufwertung	Vernetzung	Vernetzung, Wildtierkorridor erhalten
WT_10	Rotache	Kiesen, Oppligen	überreg. Wildtierkorridor	LW, Wald, ökol. Aufwertung	Rotache	Wildtierkorridor erhalten
WT_11	Churzenberg - Chrüzholz	Linden, Oberdiessbach	überreg. Wildtierkorridor	LW, ökol. Aufwertung	Vernetzung	Wildtierkorridor, Siedlungsbegrenzung Linden
WT_12	Oberhofen	Bowil	überreg. Wildtierkorridor	Landwirtschaft und Erholung	Vernetzung	Siedlung begrenzen, Wildtierkorridor erhalten
WT_13	Mülchi	Fraubrunnen	reg. Wildtierkorridor	LW, ökol. Aufwertung	Vernetzung	Wildtierkorridor erhalten
WT_14	Limpach	Fraubrunnen	reg. Wildtierkorridor	LW, ökol. Aufwertung	Vernetzung	Wildtierkorridor erhalten
	14 Objekte					

Massnahme/Massnahmenpaket:

Vorranggebiete Siedlungstrenngürtel

L-7

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. L2), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.105
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung

Einleitung:

Die Vorranggebiete Siedlungstrenngürtel werden meist landwirtschaftlich, selten auch forstwirtschaftlich genutzt. Sie liegen im ländlichen Raum oder am Rand der Stadt-/Siedlungslandschaft und haben eine Mindestbreite von etwa 200 Metern. Breitere Siedlungstrenngürtel sind zur Verbesserung der Trennungswirkung wünschenswert, aber nicht in jedem Fall umsetzbar. Es handelt sich um offene Landschaftsräume, die für die Vernetzung wichtig sind und zwischen den Siedlungsräumen die Durchgängigkeit und die Weitsicht z.B. in die Berge ermöglichen. Teilweise sind die Siedlungstrenngürtel entlang der Stadt-/Siedlungslandschaft Elemente des Grünen Bandes.

<p>Nutzung</p> <p>Nutzungsschwerpunkte sind hauptsächlich die Land- oder Forstwirtschaft sowie der ökologische Ausgleich in Vernetzungsräumen und -korridoren. Die Vorranggebiete Siedlungstrenngürtel werden teilweise auch als Erholungsgebiete genutzt, vorwiegend als Velo- und Wanderwege sowie als Ruheräume.</p>
<p>Zielsetzung:</p> <p>Die Vorranggebiete Siedlungstrenngürtel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sind zu erhalten, weiterhin landwirtschaftlich (oder bei bestehendem Wald forstwirtschaftlich, keine Aufforstungen) zu nutzen und als Sichtkorridore frei von Landwirtschaftsbauten zu halten. Obstbaumplantagen sind weiterhin möglich. Für die teilweise randlich betroffenen Waldpartien sind keine zusätzlichen Massnahmen zu treffen. - verhindern das Zusammenwachsen von Siedlungsflächen in Tälern (z.B. Aaretal oder Kiesental) mit hohem Nutzungsdruck. - dienen teilweise gleichzeitig auch als Wildwechsel / Wildtierkorridor.
<p>Massnahmen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vorranggebiete Siedlungstrenngürtel werden im Entwicklungsleitbild der Ortsplanung behördenverbindlich festgelegt. Bauten und Anlagen für die Landwirtschaft und verwandte Tätigkeiten können nur in begründeten Einzelfällen sowie aufgrund einer sorgfältigen Interessensabwägung und Standortevaluation innerhalb des Trenngürtels platziert werden. 2. Sie werden durch die Gemeinden mit verbindlichen kommunalen Siedlungsgrenzen oder mit Landschaftsschutz- / -schongebieten (gemäss Musterbaureglement) mit einer Breite von etwa 200 m, nach Möglichkeit zur Verbesserung der Trennungswirkung auch breiter wünschenswert, gesichert. Die Festlegung der genauen Lage ist somit Sache der Gemeinden.

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Gemeinden</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>RKBM, Kanton (JGK/AGR)</p>

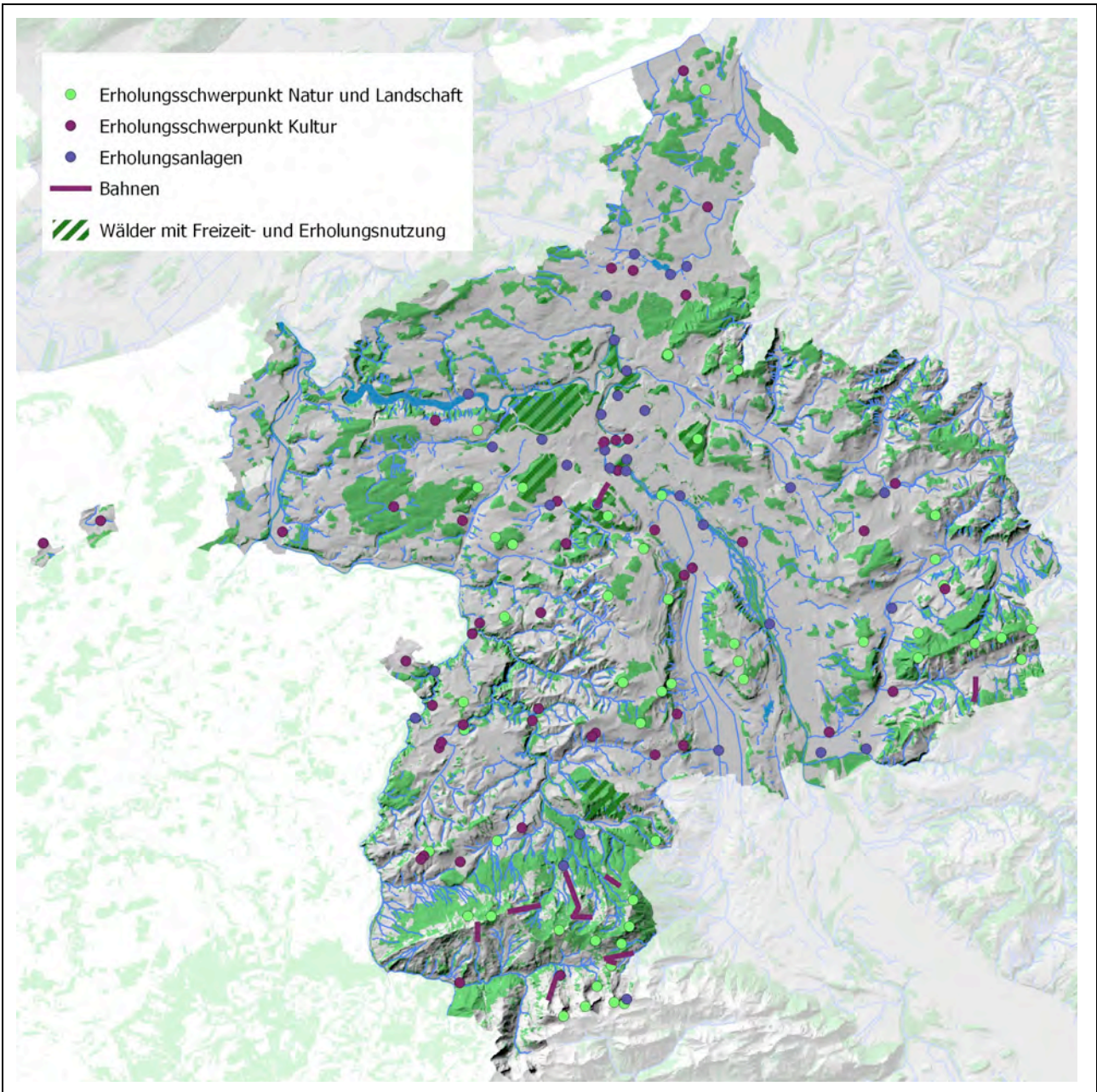
Realisierung													
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorprojekt : - Baubeginn - Inbetriebnahme : 													
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 70%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.											
Anteil Kanton	%	Fr.											
Anteil Gemeinde	%	Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p><input type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>	<p>Genauigkeit: +/- %</p> <p><i>Stand:</i></p>												

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <p>WK 2: Die Erhaltung und Aufwertung der Siedlungstrenngürtel verhindert das unerwünschte Zusammenwachsen von heute noch klar erkennbar getrennten Siedlungsstrukturen. Es bewirkt damit in hohem Masse eine Verringerung der Zersiedlungstendenz.</p> <p>WK 4: Der Erhalt und Schutz der Siedlungstrenngürtel durch die Gemeinden in der nächsten Ortsplanung bewirkt eine Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen. Es werden dadurch gleichzeitig wichtige Vernetzungskorridore erhalten. Wildtiere. Die Qualität der Frei- und Grünräume wird verbessert.</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorranggebiet Kulturlandschaft L5 - Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung S6 	
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input type="checkbox"/> 2</p>
Sonstiges	
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Landschaftskonzept RKBM (Landschaft : Natur, Landwirtschaft und Erholung), 2015, inkl. Schlussbericht TP1 Grundlagen und Prüfaufträge - Karte RGSK I 	
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>-</p>	

Liste der Vorranggebiete Siedlungstrenngürtel						
Nr.	Name	Gemeinde	Charaktere			Ziele
			Herleitung	Nutzung	Merkmale	
ST_1	Grauholz Ost	Mattstetten, Urtenen - Schönbühl	Korridor offen halten	LW, ökol. Aufwertung	Wildwechsel Aufwertungsgebiet	Siedlungstrennung, Vernetzung
ST_2	Stettlen - Boll	Bolligen, Stettlen, Vechigen	Verbindung KL_5 zu KL_10	LW, ökol. Aufwertung	Worbletal	Korridor offen halten
ST_3	Gümligen - Rüfenacht	Allmendingen, Muri, Vechigen, Worb	Grünes Band, Verbindung KL_10 mit Wald	LW, ökol. Aufwertung	Günes Band	Korridor offen halten Rüfenacht - Gümligen
ST_4	Dentenberg - Vechigen	Vechigen, Worb	Korridor offen halten	LW, ökol. Aufwertung	Worbletal	Korridor offen halten
ST_5	Belpberg - Allmendingen - Rubigen	Allmendingen, Belp Rubigen, Worb	VRB B37	LW, ökol. Aufwertung,	Verbund Belpberg - Aare - Unt. Emmental, offene Landschaft	Siedlungstrennung, Vernetzung
ST_6	Flughafen Belp	Allmendingen, Belp, Muri, Kehrsatz, Wald	Grünes Band RGSK I VRB B80	LW, Flughafenpisten	Belpmoos, Aare - Längenberg	Siedlungstrennung, Korridor offen halten
ST_7	Schliern - Niederscherli	Köniz	Verbindung Wald-offene Landschaft	LW, ökol. Aufwertung	Offene Landschaft	Siedlungstrennung, Vernetzung
ST_8	Niederwangen - Oberwangen	Köniz	Grünes Band RGSK I	LW, ökol. Aufwertung	offene Landschaft	Siedlungstrennung
ST_9	Hunzikenau - Tägermatt - Schwand	Belp, Münsingen, Rubigen	Reg RP Aaretal, Massnahmenperimeter Wildtiere (KLEK)	LW, ökol. Aufwertung, offene Landschaft	Aaretal	Siedlungstrennung, Wildtierkorridor
ST_10	Belpberg - Aare - Seefeld	Gerzensee, Wichtrach	Reg RP Aaretal, Massnahmenperimeter Wildtiere (KLEK), Verbindung KL_9 zu KL_16	LW, ökol. Aufwertung, offene Landschaft	Aaretal	Siedlungstrennung, Wildtierkorridor
ST_11	Aare - Muracheren Allmid - Wald	Jaberg, Wichtrach	Reg RP Aaretal	LW, ökol. Aufwertung, offene Landschaft	Aaretal	Siedlungstrennung
ST_12	Hürnberg - Chalhofen	Konolfingen, Mirchel, Niederhünigen	Reg RP Kiesental, Wildtierkorridor von reg. Bedeutung	LW, ökol. Aufwertung	Kiesental	Siedlungstrennung, Wildtierkorridor
ST_13	Lätthubel - Länzlingen	Grosshöchstetten, Mirchel, Oberthal, Zäziwil	Reg. RP Kiesental, Wildtierkorridor von reg. Bedeutung	LW, ökol. Aufwertung	Kiesental	Siedlungstrennung, Wildtierkorridor
	13 Objekte					

Massnahme/Massnahmenpaket: **Erholungsschwerpunkte** L-8

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. L2), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.105
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Die Abbildung zeigt eine Übersicht der regionalen Erholungsschwerpunkte, welche basierend auf der Grundlage «Landschaft: Natur, Landwirtschaft und Erholung» (RKBM 2015) nun in das RGSK überführt worden sind.

Massnahmenbeschreibung**Einleitung:**

Die in der Grundlagenarbeit «Landschaft: Natur, Landwirtschaft und Erholung» (RKBM 2015) bezeichneten Erholungsschwerpunkte sind Zielorte für Freizeit- und Erholungsaktivitäten mit teilweise erheblichen Verkehrsauswirkungen.

Sie umfassen folgende Elemente:

- Regional publikumswirksame Erholungsanlagen wie Golfplätze, Seilpärke, Frei- und Hallenbäder sowie weitere Sportanlagen.
- Regional bedeutende Sehenswürdigkeiten Natur und Landschaft, vorwiegend Aussichtspunkte, die öffentlich zugänglich sind.
- Regional bedeutende Sehenswürdigkeiten Kultur wie kulturhistorische Ortsteile, Baudenkmäler, Brücken und Museen.
- Technische Infrastrukturanlagen wie Bahnen (Gurtenbahn) oder Skilifte, die erhebliche Verkehrsauswirkungen erzeugen.

Zielsetzung:

- Die Erholungsschwerpunkte weisen eine regionale Bedeutung auf und werden grundsätzlich in ihrer Funktion zumindest erhalten und fallweise gestärkt und gefördert.
- Die Erholungsschwerpunkte werden bezüglich ihrer Verkehrsauswirkungen MIV und ÖV sowie bezüglich ihrer Ausstattungen (Parkplatz-, Abfallbewirtschaftung, ÖV-Haltestelle, Informationen, ...) koordiniert. Allfällig notwendige Infrastrukturmassnahmen werden pro Ausgangs- und Zielort festgelegt.
- Die Zugänglichkeit für den Velo- und Fussverkehr (z.B. offizielle Routen, Signalisation) soll gefördert werden.

Massnahmen:

1. Die Erholungsschwerpunkte werden auf regionaler Ebene gestärkt und die Region setzt sich zumindest für den Erhalt der gegenwärtigen Nutzung ein. Die Region sorgt dafür, dass die regionalen Interessen im Freizeit- und Erholungsbereich gegenüber anderen regionalen oder gegenüber übergeordneten Planungen in genügendem Masse einbezogen werden und vor Beeinträchtigungen soweit sinnvoll und möglich geschützt werden können.
2. Bei Bedarf, z.B. wenn in einer Teilregion die durch Erholungsschwerpunkte bedingten Probleme (Parkierung, Abfall etc.) ein gewisses Mass übersteigen, werden überkommunale / teilregionale Konzepte erarbeitet. Gemäss Vernehmlassung ist insbesondere im Kiesental ein Bedarf vorhanden. Aufgrund der Besucherfrequenzen ebenfalls naheliegend wäre die Bearbeitung dieser Thematik im Grünen Band.
Für die regionalen Ausgangs- und Zielorte von Freizeit- und Erholungsaktivitäten ausserhalb von Bauzonen sind die Bedürfnisse von Anwohnern, Nutzern und der Gemeinde, die Verkehrsauswirkungen und die Ausstattungen zu erheben und zu optimieren: Zu-/ Wegfahrt, Parkplatzbewirtschaftung, ÖV-Anbindung, Abfallbewirtschaftung zur Vermeidung von Littering, WC, Verpflegung, Besucherlenkung, Informationen und Sensibilisierung für Natur und Landwirtschaft.
3. Auf Anstoss einer teilregionalen Trägerschaft unterstützt die RKBM aktiv die Durchführung eines Pilotprojekts, welches Themen gemäss Massnahme 2 behandelt. Nach Möglichkeit wird dabei spezifisches Know-how aus der Region (z.B. Mobilitäts- und Parkierungskonzept Gantrisch oder Besucherlenkung, Signalisation und Anti-Litteringmassnahmen im Projekt Aarewasser) oder von Dritten genutzt.
4. Die regional wichtigen Aussichtspunkte (Sehenswürdigkeiten Natur und Landschaft) sind mit geeigneten Mitteln vor Beeinträchtigungen zu schützen. Deren öffentliche Zugänglichkeit ist zu gewährleisten. Sie sollen idealerweise an Velorouten und an das Wanderwegnetz angeschlossen sein.
5. Im Vorfeld einer nächsten Überarbeitung ist zusammen mit dem Kanton und den Gemeinden zu prüfen, ob die aktuell nicht abschliessende Liste ergänzt sowie Aussagen zu den einzelnen Erholungsschwerpunkten konkretisiert und weiterentwickelt werden sollen (z.B. Festlegung von spezifischen individuellen Zielvorstellungen wie Verbesserung der Erschliessung, Ausbau der Infrastruktur, Signalisation, Ausbau/Vergrösserung Kapazitäten).

Zuständigkeiten	
Federführung:	Beteiligte Stellen:
Nr. 1: RKBM	Gemeinden, Kanton (JGK/AGR)
Nr. 2: betroffene Gemeinden (z.B. teilregional organisiert) mit Unterstützung der RKBM	Kanton
Nr. 3: RKBM	Teilregionale Trägerschaft(en), Gemeinden, Kanton (JGK/AGR)
Nr. 4: Gemeinden	RKBM, Kanton (JGK/AGR)
Nr. 5: RKBM	Kanton (JGK/AGR), Gemeinden

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
<ul style="list-style-type: none"> - Vorprojekt : - Baubeginn - Inbetriebnahme : 	
Koordinationsstand:	Kosten: (exkl. MWSt.)
<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung (Nr. 5)	Kostenteiler:
<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis (Nr. 1 bis 4)	Anteil Bund % Fr.
<input type="checkbox"/> Festsetzung	Anteil Kanton % Fr.
Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:	Anteil Gemeinde % Fr.
<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Anteil % Fr.
Zeithorizont:	Genauigkeit: +/- %
<input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 im Kiesental <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<i>Stand:</i>
<input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022	
<input type="checkbox"/> 2023 – 2026	
<input type="checkbox"/> ab 2027	

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4):	
WK 1: Verbesserung im Freizeitverkehr wird durch Mobilitätskonzepte für die Erholungsschwerpunkte erreicht. Die Naherholungspunkte sollen einerseits gefördert, deren Auswirkungen aber auch sinnvoll gelenkt werden.	
WK 4: Die Verhinderung der Beeinträchtigung von Natur- und Landschaftssehenswürdigkeiten (z.B. Aussichtspunkte) bewirkt eine Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen. Erholungs- und Freizeitnutzung werden gelenkt.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:	
- Vorranggebiet Naturlandschaft	L4
- Vorranggebiet Kulturlandschaft	L5

Sonstiges	
Literatur / Grundlagendokumente:	
<ul style="list-style-type: none"> - Landschaftskonzept RKBM (Landschaft : Natur, Landwirtschaft und Erholung), 2015, inkl. Schlussbericht TP1 Grundlagen und Prüfaufträge - Reg. RP VRB, Aaretal, Schwarzwasser, Laupen, Gürbetal, Kiesental und REK Gantrisch (vgl. Bericht RGSK II, Kap. 3.1.4) - Umfrage Gemeinden 	

Bemerkungen / Hinweise:
 Für den Naturpark Gantrisch besteht ein Mobilitätskonzept.
 Projekte Aarewasser, Aareschlaufen und Worbletalwärts! sind weitere kantonale / regionale Projekte an Gewässern mit hohem Naherholungsdruck.

Erholungsschwerpunkte (alle im Koordinationsstand Vororientierung)

Freizeitanlagen					
Nr.	Name	Gemeinde	Nr.	Name	Gemeinde
L8-A-1	Marzili	Bern	L8-A-17	Klettersteig Gantrisch	Rüeggisberg
L8-A-2	Seilpark Bern	Bern	L8-A-18	grosse Allmend	Bern
L8-A-3	Freibad Eichholz	Köniz	L8-A-19	Gürbebad	Mühlethurnen
L8-A-4	Gurten Spielplatz und Downhill	Köniz	L8-A-20	Freibad Inseli Kiese	Konolfingen
L8-A-5	Golfplatz Kiesen	Kiesen	L8-A-21	Giessenbach	Belp
L8-A-6	Golfplatz Mossee	Münchenbuchsee	L8-A-22	Schwimmbad Biglen	Biglen
L8-A-7	Weyermannshausbad	Bern	L8-A-23	Weissenstein	Bern
L8-A-8	Wylerbath Bern	Bern	L8-A-24	Sportz. Hirzenfeld	Münchenbuchsee
L8-A-9	Ka-We-De Badi	Bern	L8-A-25	Strandbad Moossee	Moosseedorf
L8-A-10	Lorrainebad Bern	Bern	L8-A-26	Seilpark Gantrisch	Rüschegg
L8-A-11	Hotspot Worblaufen	Ittigen	L8-A-27	Schwimmbad Eywald	Rüschegg
L8-A-12	Hotspot Aare	Zollikofen	L8-A-28	Solbad	Urtenen-Schönbühl
L8-A-13	Westside Bern	Bern	L8-A-29	Wislepark Worb	Worb
L8-A-14	Muri Bad	Muri bei Bern	L8-A-30	Wohlei	Wohlen
L8-A-15	Münsingerbadi	Münsingen	L8-A-31	Campingplatz Wydeli	Brenzikofen
L8-A-16	Könizerbad	Köniz	L8-A-32	Ruchmühle	Schwarzenburg
			L8-A-33	Thorenöli	Schwarzenburg

Bahnen und Skilifte					
Nr.	Name	Gemeinde	Nr.	Name	Gemeinde
L8-B-1	Skilift Schwarzenbühl 1	Rüschegg	L8-B-7	Marzilibahn	Bern
L8-B-2	Skilift Schwarzenbühl 2	Rüschegg	L8-B-8	Skilift Gurnigel 1	Rüeggisberg
L8-B-3	Skilift Rüschegg-Eywald 1	Rüschegg	L8-B-9	Skilift Gurnigel 2	Rüeggisberg
L8-B-4	Skilift Rüschegg-Eywald 2	Rüschegg	L8-B-10	Tellerlift Gurnigelbad	Riggisberg
L8-B-5	Skilift Schwefelbergbad	Rüschegg	L8-B-11	Skilift Schindelberg Linden	Linden
L8-B-6	Gurtenbahn	Köniz	L8-B-12	Skilift Ottenleue	Guggisberg

Erholungsschwerpunkte Kultur					
Nr.	Name	Gemeinde	Nr.	Name	Gemeinde
L8-K-1	Berner Bärengraben	Bern	L8-K-25	Bundeshaus Bern	Bern
L8-K-2	Abeggstiftung	Riggisberg	L8-K-26	Berner Münster	Bern
L8-K-3	Schloss Köniz	Köniz	L8-K-27	Tierpark Dählhölzli	Bern
L8-K-4	Schwefelbergbad	Rüschegg	L8-K-28	Schloss Laupen	Laupen
L8-K-5	Sangerenboden	Guggisberg	L8-K-29	Schloss Wyl	Schlosswil
L8-K-6	Guggisberg Denkmal	Guggisberg	L8-K-30	Kirche Kleinhöchstetenau Rubigen	Rubigen
L8-K-7	Guggisberg Kirche	Guggisberg	L8-K-31	Jagdschloesschen	Neuenegg
L8-K-8	Riffenmatt	Guggisberg	L8-K-32	Kirche Fraubrunnen	Fraubrunnen
L8-K-9	Rüschegg	Rüschegg	L8-K-33	Milchwirt. Museum	Kiesen
L8-K-10	Kirche Riggisberg	Riggisberg	L8-K-34	ehm. Augustinerkloster	Frauenkappelen
L8-K-11	Schwarzenburg Schloss	Schwarzenburg	L8-K-35	Kirche Biglen	Biglen
L8-K-12	Schwarzenburg Dorfkern Chäppeli	Schwarzenburg	L8-K-36	Schloss Jegenstorf	Jegenstorf
L8-K-13	Rüeggisberg	Rüeggisberg	L8-K-37	Landsitz Loon	Kehrsatz
L8-K-14	Rüeggisberg	Rüeggisberg	L8-K-38	Ruine Riedburg	Köniz
L8-K-15	Rümlingen	Rümligen	L8-K-39	Ruine Buebebbärg	Köniz
L8-K-16	Rossgabenbrücke	Schwarzenburg	L8-K-40	Cheerhübeli-Oberwang	Köniz
L8-K-17	Schwandbachbrücke	Rüeggisberg	L8-K-41	Hotel Appenberg	Mirchel
L8-K-18	Kirche Wahlern	Schwarzenburg	L8-K-42	Hofwil	Münchenbuchsee
L8-K-19	Ruine Grasburg	Schwarzenburg	L8-K-43	Ehem. Johanniter Komturei	Münchenbuchsee
L8-K-20	Albligen Kirche und Pfarrhaus	Schwarzenburg	L8-K-44	Schloss Münchenwiler	Münchenwiler
L8-K-21	Schwarzwasserbrücke	Schwarzenburg	L8-K-45	Schloss Oberdiessbach	Oberdiessbach
L8-K-22	Dorf Oberbalm	Oberbalm	L8-K-46	Grauholz Denkmal	Moosseedorf
L8-K-23	Schloss Belp	Belp	L8-K-47	Grenzstein Claveleyres	Claveleyres
L8-K-24	Campagne Oberried	Belp			

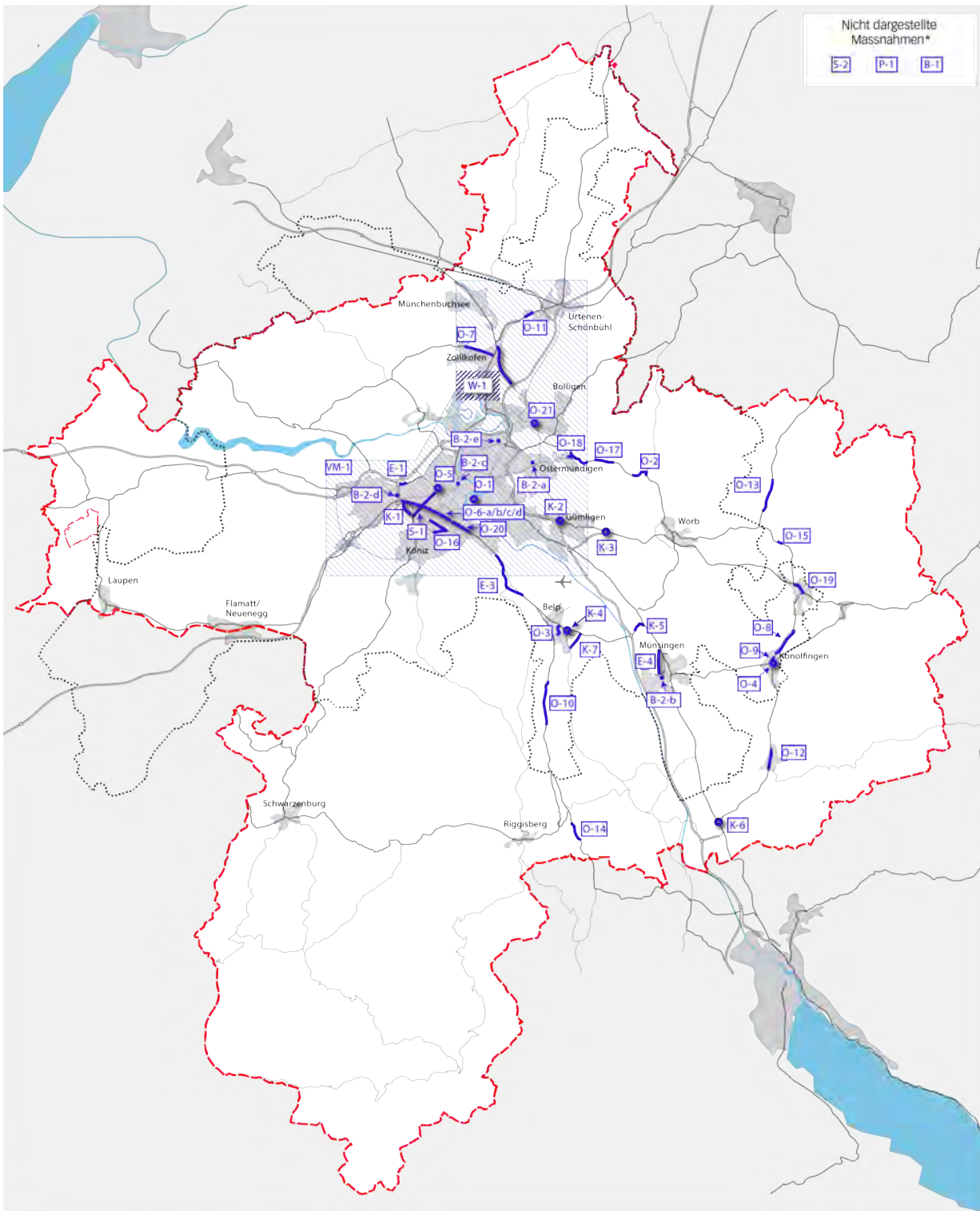
Erholungsschwerpunkte Natur und Landschaft					
Nr.	Name	Gemeinde	Nr.	Name	Gemeinde
L8-N-1	Riedernhubel	Bern	L8-N-26	Bütschelegg	Rüeggisberg
L8-N-2	Niederwangen	Köniz	L8-N-27	Lisiberg	Wald (BE)
L8-N-3	Gurten	Köniz	L8-N-28	Auspkt. „Bauplatz Möschberg“	Oberthal
L8-N-4	Ostermundigenberg	Ostermundigen	L8-N-29	Aussichtsp. Ringgis	Linden
L8-N-5	Bantiger	Bolligen	L8-N-30	Biotop	Linden
L8-N-6	Auspkt. Mängistorfberg West	Köniz	L8-N-31	Auspkt. Mühleseilen	Linden
L8-N-7	Auspkt. Mängistorfberg Ost	Köniz	L8-N-32	Auspkt. Rüteli	Häutligen
L8-N-8	Oberholz	Köniz	L8-N-33	Auspkt. Gutenbrünnen	Kaufdorf
L8-N-9	Gurten	Köniz	L8-N-34	Chutzen	Belp
L8-N-10	Auspkt. Belpberg Richtung Münsingen	Gerzensee	L8-N-35	Aebersold	Oberhünigen
L8-N-11	Auspkt. Belpberg Richtung Gerzensee	Gerzensee	L8-N-36	Güggel	Linden
L8-N-12	Bürglen	Rüscheegg	L8-N-37	Hammersmatt	Freimettigen
L8-N-13	Ochsen	Rüscheegg	L8-N-38	Auspkt. Alpenanzeiger	Fraubrunnen
L8-N-14	Gantrisch	Rüscheegg	L8-N-39	Selhofzopfen	Kehrsatz
L8-N-15	Nüenen	Rüeggisberg	L8-N-40	Ried Taubentränke	Bern
L8-N-16	Gantrischhütte	Rüeggisberg	L8-N-41	Auspkt. Lätthubel	Mirchel
L8-N-17	Zigerhubel	Riggisberg	L8-N-42	Auspkt Appenberg	Mirchel
L8-N-18	Oberer Gurnigel	Riggisberg	L8-N-43	Schlüpfenfluh	Rüscheegg
L8-N-19	Hubel	Riggisberg	L8-N-44	Gantrischseeli	Rüscheegg
L8-N-20	Gurnigel	Rüeggisberg	L8-N-45	Pfyffe	Rüscheegg
L8-N-21	Horbühlpass	Guggisberg	L8-N-46	Selibühl	Rüscheegg
L8-N-22	Auspkt. Zürchersberg	Rüscheegg	L8-N-47	Englisbergegg	Wald (BE)
L8-N-23	Guggershorn	Guggisberg	L8-N-48	Auspkt. Gruben	Wald (BE)
L8-N-24	Tannwald	Rüeggisberg	L8-N-49	Mannenber	Bolligen
L8-N-25	Wahlernhügel	Schwarzenburg	L8-N-50	Auspkt. Tavel-Denkmal Leuenberg	Rüeggisberg

Massnahmen motorisierter Individualverkehr (MIV)

Übersichtskarte Massnahmen MIV	81
Übersicht Etappierung Massnahmen MIV	82
Massnahmen Erschliessung (MIV-E)	84
Bern, Umgestaltung Murtenstrasse, Autobahn – Steigerhubelstrasse (MIV-E-1)	84
Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung (MIV-E-3)	86
Münsingen, Entlastungsstrasse Nord (MIV-E-4)	89
Massnahmen Kapazitätserweiterung (MIV-K)	92
Bern/Köniz, Verkehrsoptimierung Turnierstrasse (MIV-K-1)	92
Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz (MIV-K-2)	95
Worb, Anpassung und Sanierung Kreisel Scheyenholz (MIV-K-3)	98
Belp, Optimierung Kreisel Linde/Busspur + Dosierung (MIV-K-4)	100
Rubigen, Korrektur Belpstrasse (MIV-K-5)	103
Kiesen, Kapazitätssteigerung Kreisel Bern-/Dorfstrasse (MIV-K-6)	105
Belp, Umfahrung Südost (MIV-K-7)	107
Massnahmen Ortsdurchfahrt/Verträglichkeit (MIV-O)	110
Bern, Helvetiaplatz (MIV-O-1)	110
Vechigen/Boll, Anpassung Ortsdurchfahrt (MIV-O-2)	113
Belp, Umgestaltung Dorf- und Bahnhofstrasse (MIV-O-3)	115
Konolfingen, Umgestaltung Kreuzplatz (MIV-O-4)	118
Bern, Inselplatz (MIV-O-5)	120
Bern, Weissensteinstrasse TP1 Turnierstrasse bis Fischermätteli (MIV-O-6-a)	123
Bern, Weissensteinstrasse TP2 Fischermätteli bis Pestalozzistrasse (MIV-O-6-b)	126
Bern, Weissensteinstrasse TP3+4 Pestalozzistrasse bis Kreisel Beaumont (MIV-O-6-c)	129
Bern, Weissensteinstrasse Knoten Schwarzenburgstrasse (MIV-O-6-d)	132
Zollikofen, Verkehrssicherheit Kirchlindachstrasse (MIV-O-7)	135
Konolfingen, verträgliche Gestaltung Burgdorfstrasse (MIV-O-8)	137
Konolfingen, Neue Veloführung Unterführung Bahnhof (MIV-O-9)	139
Toffen, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt (MIV-O-10)	141
Moosseedorf, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt (MIV-O-11)	143
Oberdiessbach, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt (MIV-O-12)	145
Walkringen, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt (MIV-O-13)	147
Mühlethurnen, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt (MIV-O-14)	149
Biglen, verträgliche Gestaltung Sägestutz (MIV-O-15)	151
Köniz, verträgliche Gestaltung Wabersacker-/Hessstrasse (MIV-O-16)	153
Stettlen, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt (MIV-O-17)	156

Deisswil, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt (MIV-O-18)	159
Grosshöchstetten, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt (MIV-O-19)	162
Bern, Seftigenstrasse (MIV-O-20)	165
Ittigen, Umgestaltung Knoten Station Ittigen (MIV-O-21)	168
Massnahmen Verkehrssicherheit (MIV-S)	171
Köniz, Erhöhung Verkehrssicherheit Könizstrasse (MIV-S-1)	171
Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Sanierung von Unfallschwerpunkten (MIV-S-2)	174
Weitere Massnahmen (MIV-W)	181
Zollikofen, konsolidierte Studie Autobahnzubringer (MIV-W-1)	181

Übersichtskarte Massnahmen MIV (inkl. Massnahmen kombinierte Mobilität und Nachfrageorientierte Massnahmen)



Massnahmen motorisierter Verkehr / nachfrageorientierte Massnahmen

- | | | | |
|--------|----------------------------------|---|--|
| MIV-E | Erschliessung | — | Massnahmen RGSK |
| MIV-K | Kapazitätsverweiterung | — | Massnahmen Umsetzung geplant / Massnahmen Bund |
| MIV-O | Ortsdurchfahrt / Verträglichkeit | — | Regionales Basisnetz |
| MIV-S | Verkehrssicherheit | — | Kerngemeinden + Zentren 4. + 5. Stufe |
| MIV-W | Weitere Massnahmen | — | Agglomerationsperimeter (gemäss Miri/VV) |
| NM-VM | Verkehrsmanagement | — | Perimeter RGSK Bern-Mittelland |
| KM-P | P+R-Anlagen | — | Planungsstudien, Korridorstudien und überregionale Planungen |
| KM-B-1 | B+R-Anlagen | — | |
| KM-B-2 | Velostationen | — | |

* Die konkreten Standorte dieser Massnahmen würden zur besseren Lesbarkeit der Abbildung nicht dargestellt, sind jedoch in den jeweiligen Massnahmenblättern ersichtlich.

MIV: Übersicht Etappierung Massnahmen aus RGSK 1 und 2

P	= Planung
R	= Realisierung

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

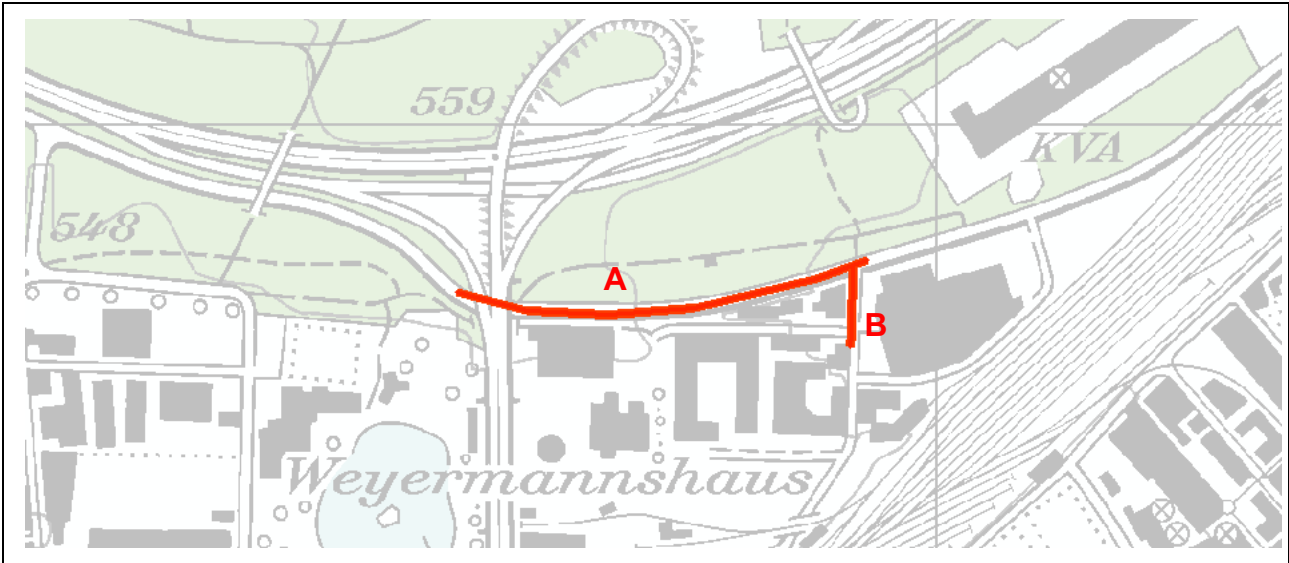
 = Massnahme (teilweise) ausserhalb Agglomerationsperimeter

Nr.	Massnahmen	Nr. in RGSK 1	ARE Code	bis 2018	2019 - 2022	2023 - 2026	ab 2027	Bemerkungen
MIV-E	Massnahmen Erschliessung							
MIV-E-1	Bern, Umgestaltung Murtenstrasse, Autobahn-Steigerhubelstrasse	3.1	0351.2.001	P	R			Überführt in LV-S-3
	Niederbottigen/Niederwangen, Regionale Verbindung	3.2	0351.2.002					Controlling
MIV-E-3	Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung	3.3	0351.2.003	P	P	R		
MIV-E-4	Münsingen, Entlastungsstrasse Nord	3.4	0351.2.004	P	R			
MIV-K	Massnahmen Kapazitätserweiterung							
	Bern/Ostermundigen, Korrektion Bolligenstrasse	4.1	0351.2.006	R				Controlling
MIV-K-1	Bern/Köniz, Verkehrsoptimierung Turnierstrasse	4.2	0351.2.007		R			
MIV-K-2	Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz	4.3	0351.2.008		P	R		
MIV-K-3	Worb, Anpassung und Sanierung Kreisel Scheyenholz	4.4	0351.2.009		P	R		
MIV-K-4	Belp, Optimierung Kreisel Linde/ Busspur + Dosierung	4.5	0351.2.010		P	R		
MIV-K-5	Rubigen, Korrektion Belpstrasse	4.6	0351.2.011	R	R			
MIV-K-6	Kiesen, Kapazitätssteigerung Kreisel Bern-/Dorfstrasse	4.7				R		
MIV-K-7	Belp, Umfahrung Südost							
MIV-O	Massnahmen Ortsdurchfahrt/Verträglichkeit							
	Verträgliches Strassennetz (Umsetzung nach Berner Modell)		351.010					Controlling
	Paket Optimierung Lichtsignalanlagen		351.029					Controlling
	Laupen, Verkehrssanierung Laupen	5.1	0351.2.012	R				Controlling
	Köniz, Regionale Verbindung Landorfstrasse	5.2a	0351.2.013	R				Controlling
	Köniz, Wabern, Kirchstrasse	5.2b	0351.2.014	R				Controlling
	Iltigen, Grauholzstrasse	5.2c	0351.2.015	R				Controlling
	Bolligen, Umgestaltung Bolligen-/ Krauchtalstrasse	5.2d	0351.2.016	R				Controlling
	Muri, Sanierung Schlossmauer	5.2e	0351.2.017	R				Controlling
	Muri, Strassenkorrektion Haco-Scheyenholz	5.2f	0351.2.018	R				Controlling
	Belp, Sanierung Käsestrasse	5.2g	0351.2.019	R				Controlling
	Konolfingen, Sanierung Emmentalstrasse	5.2h	0351.2.020	R				Controlling
MIV-O-1	Bern, Helvetiaplatz	5.3	0351.2.021	P	R			
MIV-O-2	Vechigen/Boll, Anpassung Ortsdurchfahrt	5.4a	0351.2.022	R				
MIV-O-3	Belp, Umgestaltung Dorf- und Bahnhofstrasse	5.4b	0351.2.023	P	R			
	Wichtrach, Sanierung Ortsdurchfahrt	5.4c	0351.2.024					Controlling
MIV-O-4	Konolfingen, Umgestaltung Kreuzplatz	5.4d	0351.2.025	P	R			
MIV-O-5	Bern, Inselplatz	5.5			P		R	

MIV-O-6-a	Bern, Weissensteinstrasse TP1 Turnierstrasse bis Fischermätteli	5.6			P	R		
MIV-O-6-b	Bern Weissensteinstrasse TP2 Fischermätteli bis Pestalozzistrasse	5.6		P	R			
MIV-O-6-c	Bern, Weissensteinstrasse TP3+4 Pestalozzistrasse bis Kreisel Beaumont	5.6				R		
MIV-O-6-d	Bern, Weissensteinstrasse Knoten Schwarzenburgstrasse	5.6			R			
MIV-O-7	Zollikofen, Verkehrssicherheit Kirchlindachstrasse	5.7				P	R	
MIV-O-8	Konolfingen, verträgliche Gestaltung Burgdorfstrasse	5.8			P	R		
MIV-O-9	Konolfingen, Neue Veloführung Unterführung Bahnhof	5.9		R				
MIV-O-10	Toffen, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	5.10					R	
MIV-O-11	Moosseedorf, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	5.11				P	R	
	Biglen, Sanierung Ortsdurchfahrt	5.12a		R				Controlling
	Schwarzenburg, Neubau Dorfbachbrücke und Anpassung Kantonsstrasse	5.12b		R				Controlling
MIV-O-12	Oberdiessbach, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	5.13a			R			
MIV-O-13	Walkringen, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	5.13b		P	P	R		
MIV-O-14	Mühlethurnen, verträgliche Gestaltung Orts- durchfahrt	5.13c		P	P	P	R	
MIV-O-15	Biglen, verträgliche Gestaltung Sägestutz	5.14			R			
MIV-O-16	Köniz, verträgliche Gestaltung Wabersacker-/ Hessstrasse			P		R		
MIV-O-17	Stettlen, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt				R			
MIV-O-18	Deisswil, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt				R			
MIV-O-19	Grosshöchstetten, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt				R			
MIV-O-20	Bern, Seftigenstrasse			P		R		
MIV-O-21	Ittigen, Umgestaltung Knoten Station Ittigen			P	R			
MIV-S	Massnahmen Verkehrssicherheit							
	Bern: Erhöhung Verkehrssicherheit Thunstrasse - Buchserplatz		351.027					Controlling
	Bern: Erhöhung Verkehrssicherheit Nordring		351.028					Controlling
	Neugestaltung Verkehrsknoten Papiermühle Ittigen		351.007					Controlling
	Korrektion Wangental	6.1	0351.2.033	R				Controlling
	Riggisberg, Gehweg Grabenstrasse	6.2						Controlling
MIV-S-1	Köniz, Erhöhung Verkehrssicherheit Könizstrasse	4.2	0351.2.007			R		
MIV-S-2	Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Sanierung von Unfallschwerpunkten							Daueraufgabe
MIV-W	Massnahmen Verkehrsstudien							
	Bremgarten: Instandstellung Felsenaubrücke		351.011					
	Korridorstudie Konolfingen, Grosshöchstetten, Bowil	10.1						Controlling
	Korridorstudie Gürbetal	10.2						Controlling
	Bern/Muri, Rückbau N6	10.3						Controlling
MIV-W-1	Zollikofen, konsolidierte Studie Autobahnzubringer	3.5		P	P			

Massnahme Erschliessung:	Bern, Umgestaltung Murtenstrasse, Autobahn - Steigerhubelstrasse	MIV-E-1 Priorität A
-----------------------------	---	------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-MIV 3.1), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.001
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: laufendes Budget oder Planungskredite von der Gemeinde und/oder Kanton



Massnahmenbeschrieb

Zielsetzung:

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

Massnahmen:

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

Zuständigkeiten

Federführung:

TBA-OIK II (Teil A), Stadt Bern (Teil B)

Beteiligte Stellen:

Betroffene TU

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

Erarbeitung einer Planungsstudie in Zusammenarbeit mit der Gemeinde gemäss Standardprozess.

Geschätzter Baubeginn ab 2019

Geschätzte Inbetriebnahme 2020

Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: 2.0 Mio. Fr. (Teil A) 0.5 Mio. Fr. (Teil B) (exkl. MWSt.) Kostenteiler (Teil A): Anteil Bund 0% 0 Fr. Anteil Kanton 100% 2.0 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 0% 0 Fr. Kostenteiler (Teil B): Anteil Bund 0% 0 Fr. Anteil Kanton 0% 0 Fr. Anteil Gemeinde 100% 0.5 Mio. Fr. Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2015
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	

Beurteilung

Wirkung (WK 1-4):

- WK1: Die Massnahme verbessert die Qualität des Strassensystems und erhöht die Erreichbarkeit des angrenzenden ESP Weyermannshaus Ost.
- WK2: Durch die Massnahme kann eine Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden.
- WK3: Die Umgestaltung der Strasse erhöht die Verkehrssicherheit aller Strassenbenützer.
- WK4: Mit besseren Bedingungen für den LV und ÖV resultiert eine leichte Verbesserung der Umwelt.

Machbarkeit:
 Für das Projekt ist die Machbarkeit gegeben.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:
 Erschliessung ESP Weyermannshaus Ost (S-5)

Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Teil A</td> <td style="width: 50%;">Teil B</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> 1</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> 1</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 2</td> <td><input type="checkbox"/> 2</td> </tr> </table>	Teil A	Teil B	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2
Teil A	Teil B						
<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 1						
<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2						

Sonstiges

Literatur/Grundlagendokumente:
 -

Quantitative Angaben:
 Belastung bestehendes Strassennetz: neue Murtenstrasse
 GVM 2012: 11'900 DWV
 GVM 2030*: 15'000 DWV
 * Das Trendszenario bildet eine Referenzentwicklung ab. Je nach umgesetzten Projekten kann die Entwicklung im Einzelfall davon abweichen. In der Stadt Bern wurde in den letzten Jahren eine MIV-Abnahme registriert und mit geeigneten Massnahmen soll eine MIV-Zunahme verhindert werden. Die Prognosewerte sind daher im Rahmen der weiteren Planung zu verifizieren (vgl. auch Bericht Kapitel 3.2.2).

Bemerkungen/Hinweise:
 Das Projekt liegt auf Gebieten verschiedener Strasseneigentümer (Teil A: Kanton, Teil B: Stadt Bern).

Massnahme Erschliessung:	Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung	MIV-E-3 Priorität B
-----------------------------	--	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-MIV 3.3), Nr. im Prüfbericht Bund: 03051.2.003
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Massnahmenbeschreibung
Zielsetzung: Mit der Neukonzeption der Seftigenstrasse und der Umfahrung Kehrsatz wird die Voraussetzung für die angestrebte regionale Siedlungsentwicklung geschaffen. In Kehrsatz sind verschiedene Wohnschwerpunkte und Vorranggebiete für die regionale Siedlungsentwicklung definiert (Bahnhofmatte, Bleikematt, Oberer Breitenacher). In Köniz ist mit dem Balsigergut ein bedeutender Siedlungsentwicklungsschwerpunkt mit Wohn- und Arbeitsplatznutzung vorgesehen. Diese Siedlungsentwicklung erzeugt zusätzlichen Verkehr auf der Seftigenstrasse. Zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems sind verkehrslenkende Massnahmen erforderlich, welche mit den definierten Nutzungen sowie dem Projekt Tramverlängerung Kleinwabern abgestimmt sind. Die Umfahrung Kehrsatz wird in eine zweispurige Mischverkehrsstrasse umgestaltet und die Zimmerwaldstrasse an die Umfahrungsstrasse angeschlossen. Zur Erhöhung der Verträglichkeit und der Verkehrssicherheit wird der Verkehr auf tieferer Geschwindigkeit verstetigt und durchgehende Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs umgesetzt.
Massnahmen: Die Zimmerwaldstrasse wird verlegt und direkt an die Umfahrungsstrasse angeschlossen. Neukonzeption der Seftigenstrasse ab Verkehrsteiler Ortsdurchfahrt Belp und Gürtelstrasse bis nach Kleinwabern. Die konkreten Massnahmen werden in einem umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzept festgelegt.

Zuständigkeiten	
Federführung: TBA-OIK II	Beteiligte Stellen: Gemeinde Köniz, Gemeinde Kehrsatz, betroffene TU

Realisierung													
<p>Vorgehen/Meilensteine: Erarbeitung einer Planungsstudie in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und beteiligten Stellen gemäss Standardprozess.</p> <p>Eingabe Vorprojekt beim Bund: offen</p> <p>Geschätzter Baubeginn: ab 2023</p> <p>Inbetriebnahme: ab 2026</p>													
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 10.0 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>35%</td> <td>3.5 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>65%</td> <td>6.5 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>0%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </table> <p>Genauigkeit: +/- 25%</p> <p>Stand: Jan. 2015</p>	Anteil Bund	35%	3.5 Mio. Fr.	Anteil Kanton	65%	6.5 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	0%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	3.5 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	65%	6.5 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinde	0%	Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p><input type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>													

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bewirkt eine Entlastung der Ortsdurchfahrt Kehrsatz und eine Verstetigung des Verkehrs auf der Umfahrungsstrasse. Die Verträglichkeit der Ortsdurchfahrt wird verbessert. Durch die Öffnung der Strasse für den Veloverkehr wird dessen Attraktivität gesteigert. - WK2: Keine Wirkung - WK3: Durch die Verkehrsverstetigung auf tieferem Geschwindigkeitsniveau wird die Verkehrssicherheit erhöht. - WK4: Durch die Verkehrsverstetigung auf tieferem Geschwindigkeitsniveau wird die Lärm- und Luftbelastung abnehmen. 	
<p>Machbarkeit:</p> <p>Zum Projekt liegt eine Machbarkeitsstudie vor: Anbindung Zimmerwaldstrasse/Umfahrung, 23.01.2015 Gruner AG.</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Regionales Verkehrsmanagement Wabern - Belp - Korridorstudie Gürbetal, Fertigstellung 2015 (RGSK I, V-MIV 10.2) 	
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges
Literatur/Grundlagendokumente: -
Quantitative Angaben: Belastung bestehendes Strassennetz: GVM 2012: 14'300 DWV GVM 2030: 21'700 DWV
Bemerkungen/Hinweise: -

Massnahme Erschliessung:	Münsingen, Entlastungsstrasse Nord	MIV-E-4 Priorität A
-----------------------------	---------------------------------------	------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund: 351.009
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-MIV 3.4), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.004
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <p>Zur langfristigen Entlastung des Ortszentrums und zur Reduktion des Verkehrsrückstaus auf der Ortsdurchfahrt Münsingen soll eine Entlastungsstrasse Nord mit durchgehender Industriestrasse bis zur Belpbergstrasse realisiert werden. Die Entlastungsstrasse Nord soll aber auch das Verkehrsaufkommen, welches durch die in der Ortsplanungsrevision 2011 ermöglichte Siedlungsentwicklung im Ortsteil West und im Gebiet «Bahnhof West» entsteht, aufnehmen, eine Verkehrsberuhigung im angrenzenden, stark frequentierten Bahnhofquartier erreichen und Schleichverkehr verhindern.</p> <p>Die heutige Ortsdurchfahrt mit dem Kreisel am Dorfplatz ist seit einigen Jahren bis zur Kapazitätsgrenze belastet, was tägliche Staus, eine starke und zunehmende Behinderung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs und weitere negative Auswirkungen nicht nur auf die Gemeinde Münsingen, sondern auch auf die umliegenden Gemeinden und die Region hat. Eine langfristige Entlastung des Ortszentrums, des Bahnhofquartiers, des Knotens Klösterli und des Kreisels am Dorfplatz kann nur durch ein Gesamtpaket bestehend aus der Sanierung der Ortsdurchfahrt, der Entlastungsstrasse Nord sowie der durchgehenden Industriestrasse Belpbergstrasse – Sägegasse erzielt werden. Die Verkehrsreduktion im Zentrum führt dazu, dass das ausgearbeitete Betriebskonzept der Ortsdurchfahrt besser funktioniert. Mit der Entlastungsstrasse Nord soll zudem erreicht werden, dass Verkehr aus den westlich der Bahn gelegenen Quartieren nicht mehr durch das Zentrum fährt.</p> <p>Massnahmen:</p> <p>Die Entlastungsstrasse Nord beinhaltet den Neubau des Strassenabschnitts ab Knoten Bernstrasse, die Unterführung der Bahnlinie SBB mit Entflechtung von Fuss-/Radweg, der Neubau des Strassenabschnitts bis zur Hunzigenstrasse, sowie der Aus-/Umbau der Hunzigenstrasse und der Strassenanschlüsse. In der Massnahme inbegriffen ist die Erstellung einer durchgehenden Industriestrasse. Dies beinhaltet den Bau eines neuen Knotens zwischen Sägegasse und Industriestrasse, eine neue Mischverkehrsfläche im öffentlichen Raum zwischen dem Bahnhof West und dem Neubau mit einer Signalisation T-30 oder T-20, die Umlegung der Industriestrasse entlang der Bahn, sowie den Bau eines neuen Knotens Industriestrasse/Belpbergstrasse. Der Knoten Bernstrasse ist Bestandteil des kantonalen Strassenplans Sanierung Ortsdurchfahrt Münsingen vom 18. Juli 2007.</p>

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde Münsingen	Beteiligte Stellen: TBA OIK II, SBB (Bahnunterführung), betroffene TU, RKBM, archäologischer Dienst des Kantons Bern

Realisierung													
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entlastungsstrasse Nord Münsingen, Vorprojekt 30.06.2016 - Münsingen Bahnhof West Projekt Strassenraum mit Platzgestaltung, August 2016 - Planung UeO «Senevita», durchgehende Industriestrasse, Vorprüfung Herbst 2016 - Erarbeitung Strassenplan Entlastungsstrasse Nord und Einreichen zur Vorprüfung bis Ende 2018 - Inbetriebnahme Bahnhof West Strassenbauprojekt inkl. unterirdische Velostation, ab ca. 2019 - Auflageprojekt, Plangenehmigungsverfahren, Kreditbeschlüsse Entlastungsstrasse Nord bis anfangs 2020 - Ausführungsprojekt bis anfangs 2021 - Geschätzter Baubeginn anfangs 2021 - Inbetriebnahme: 2022 													
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 18.7 Mio. Fr. (exkl. MwSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>35 %</td> <td>6.5 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>22.75 %</td> <td>4.3 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>42.25 %</td> <td>7.9 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </table> <p>Genauigkeit: +/- 20 %</p> <p>Stand: Juli 2016</p>	Anteil Bund	35 %	6.5 Mio. Fr.	Anteil Kanton	22.75 %	4.3 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	42.25 %	7.9 Mio. Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35 %	6.5 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	22.75 %	4.3 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinde	42.25 %	7.9 Mio. Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>													

Beurteilung
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Das Massnahmenpaket bringt eine starke bis sehr starke Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die durchschnittlichen Reisezeiten des MIV verkürzen sich sowohl für den Ziel-/Quellverkehr aus dem Ortsteil West, wie auch für den Durchgangsverkehr und den Binnenverkehr. Dadurch kann auch der Schleichverkehr reduziert werden. Die Entlastung der Ortsdurchfahrt ermöglicht den lokalen und regionalen Buslinien durch die Verminderung des Staus im Zentrum mehr Kurse anzubieten und die notwendige Fahrplanstabilität (mit einer Reduktion der Anschlussbrüche) zu erreichen. Die Erreichbarkeit von grossen und neuen Siedlungsteilen für den MIV und den Fuss- und Veloverkehr werden verbessert. Das Ortszentrum gewinnt an Aufenthaltsqualität. - WK2: Durch die Massnahme kann das Verkehrsaufkommen, welches durch die mit der Ortsplanungsrevision ermöglichte Siedlungsentwicklung im Ortsteil West entstand, bewältigt werden. Auch das Verkehrsaufkommen durch die angestrebte innere Verdichtung des Gebietes «Bahnhof West» mit bis zu 440 Wohnungen und mehreren 10'000 m2 Gewerbeflächen kann mit der Entlastungsstrasse Nord aufgenommen werden. Die Entlastungsstrasse Nord ist auf die gesteigerte Attraktivität der Entwicklungsgebiete Bahnhof West und Ortsteil West abgestimmt und unterstützt diese Entwicklung. - WK3: Die Massnahme bewirkt eine spürbare Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr, v.a. im Bahnhofquartier und auf der Ortsdurchfahrt. Die für Fussgänger und Velofahrende wichtigen Wegverbindungen zwischen den Bahnunterführungen Nord und Süd, Bahnhofplatz, alte/neue Bahnhofstrasse sowie Dorfkeisel werden stark vom MIV entlastet. Dadurch werden die Sicherheit und Attraktivität der Wegverbindungen gesteigert. Wichtiger Bestandteil der Entlastungsstrasse Nord sind die Verkehrssicherheitsmassnahmen im Bereich des Schulzentrums Schlossmatt sowie die Entflechtung von Fuss-/Radweg bei der Unterführung der Bahnlinie.

- WK4: Insgesamt resultiert nur eine Verschlechterung der Umweltbelastung durch den erhöhten Ressourcenverbrauch den neue Strassen unvermeidlich mit sich bringen. Regional gesehen dürfte die Umweltbelastung neutral sein (Verminderung der Zersiedlung). Die geplanten umfangreichen Neupflanzungen von Alleen und Bäumen im Umfeld des Psychiatriezentrums bedeuten eine massgebliche ökologische Aufwertung und Restaurierung des ursprünglichen Orts- und Landschaftsbildes.

Machbarkeit:
 Die Machbarkeit wurde bereits in der Korridorstudie Aaretal evaluiert und die Variante «Nord/Hunzigenstrasse» wurde als Bestvariante beurteilt. Im Rahmen der anschliessenden Ortsplanungsrevision wurden die planungsrechtlichen Grundlagen geschaffen (Richtplan Verkehr, Zonenplan und Baureglement). Das ASTRA (Ausbau Autobahnanschluss Rubigen) und der Kanton Bern (Leistungssteigerung Kreisel Rubigen) schaffen die Voraussetzungen für die nötige Kapazitäten auf den weiterführenden übergeordneten Strassenabschnitten.
 Im Vorprojekt Entlastungsstrasse Nord Münsingen sowie im Vorprojekt «Münsingen Bahnhof West Strassenraumprojekt» wird die technische Machbarkeit aufgezeigt.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:

- Sanierung Ortsdurchfahrt Münsingen
- Der Bau der Entlastungsstrasse Nord bedingt den Ausbau der Industriestrasse (durchgehende Verbindung Sägegasse Belpbergstrasse, Teil dieses Massnahmenblattes) und die Umgestaltung des Quartiers Bahnhof West.
- Abhängigkeit zu MIV-K-5 Rubigen, Korrektion Belpstrasse.
- Abhängigkeit mit der Trasseerweiterung der Bahnlinie. Die Querung der Bahnlinie wurde in der Erarbeitung des Vorprojekts Entlastungsstrasse Nord mit der SBB koordiniert.
- Koordination mit Vorranggebiete regionale Siedlungsentwicklung in Münsingen; siehe Hinweis Massnahmenblatt S-4

<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>
---	---

Sonstiges

Literatur/Grundlagendokumente:

- Mitwirkungsunterlagen Ortsdurchfahrt Münsingen vom Mai 2004
- Korridorstudie Aaretal vom 15. September 2008 und Zusatzstudie Entlastung Münsingen: Auswirkungen einer Entlastungsstrasse «entlang der Autobahn» vom 21. Januar 2008
- Kommunalen Richtplan Verkehr vom 2. Dezember 2009
- Ortsplanung Münsingen 2010 (GBR und Zonenplan) vom 1. Juli 2011
- Mitwirkungsunterlagen «Bahnhof West» März 2016
- Entlastungsstrasse Nord Münsingen, Vorprojekt 30.06.2016
- Münsingen Bahnhof West Projekt Strassenraum mit Platzgestaltung, August 2016

Quantitative Angaben:
 Belastung bestehendes Strassennetz: Bernstrasse
 GVM 2012: 19'100 DWV
 GVM 2030: 21'400 DWV

Bemerkungen/Hinweise:
 Im Gebiet ist mit archäologischen Hinterlassenschaften zu rechnen. Eine Koordination mit dem archäologischen Dienst des Kantons Bern ist notwendig.

Massnahme Kapazitätserweiterungen:	Bern/Köniz, Verkehrsoptimierung Turnierstrasse	MIV-K-1 Priorität A
---------------------------------------	---	------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-MIV 4.2), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.007
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <p>Der Siedlungskern von Köniz ist über die Turnier- und Könizstrasse an den Autobahnknoten Bümpliz Süd angeschlossen. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Gewährleistung der Erreichbarkeit von Köniz, Bümpliz und der Stadtzufahrt sind Ausbauten sowie verkehrslenkende Massnahmen im Bereich der Knoten Weissensteinstrasse, Köniz-/Turnierstrasse, Waldegg erforderlich. Die verkehrslenkenden Massnahmen sind in das regionale und kommunale Verkehrsmanagement zu integrieren und mit den Anforderungen des Projekts VM Region Bern abzustimmen. Um die im Bereich Autobahnanschluss und auf den Zu- und Wegfahrten nach Köniz/ Bümpliz/ Stadt bestehenden Defizite zu beheben, werden auf der Turnierstrasse Massnahmen zugunsten des Fussgänger- und Veloverkehrs umgesetzt.</p>
<p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umgestaltung Turnierstrasse / Integration Verkehrsmanagement (VM), u.a. Dosierung in Richtung Bern und in Richtung Köniz Zentrum (OIK II) - Ausrichtung von Strassenabschnitten auf Verträglichkeit zwischen den Verkehrsteilnehmenden und Umwelt (OIK II) - Verbesserung der Durchlässigkeit für Fuss- und Veloverkehr (OIK II)

Zuständigkeiten	
Federführung: TBA-OIK II	Beteiligte Stellen: Gemeinde Köniz, Stadt Bern, betroffene TU, AÖV, ASTRA

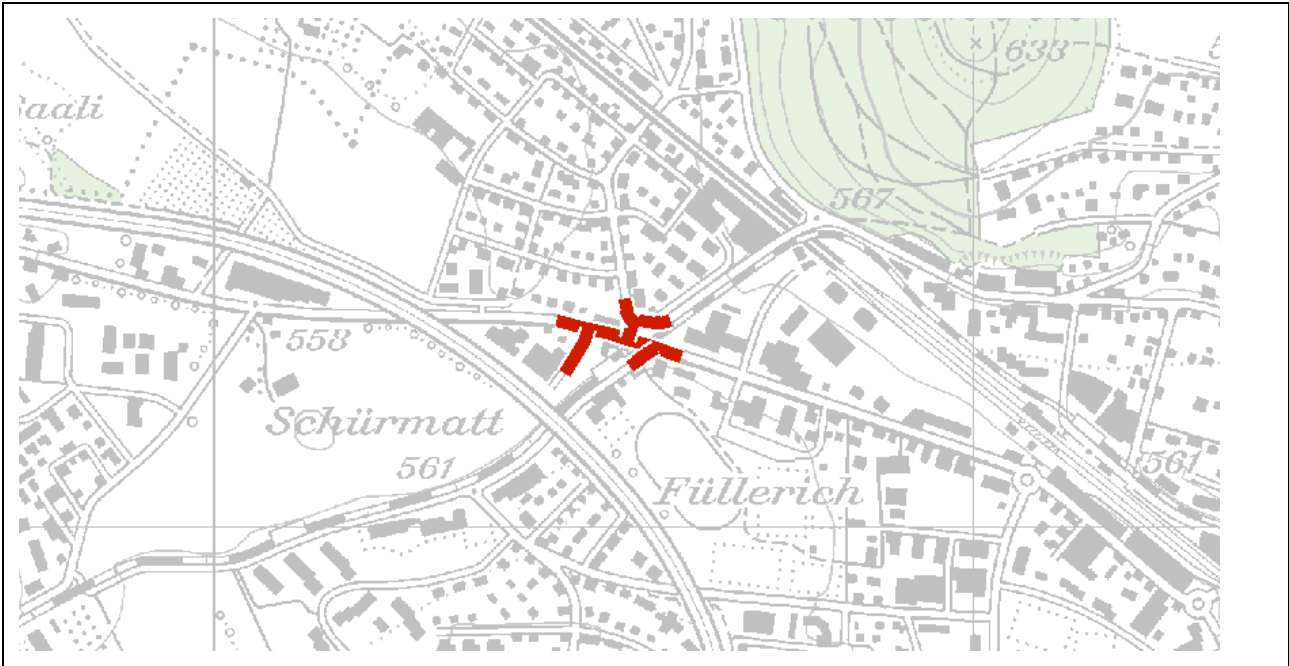
Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Geschätzter Baubeginn: 2019 Inbetriebnahme: ab 2021	
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: 2.21 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund 35% 0.77 Mio. Fr. Anteil Kanton 65% 1.44 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 0% 0 Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 20% Stand: Juni 2016

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Die Massnahme bewirkt eine bedeutende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems. Die Reisezeit des öffentlichen Verkehrs und die Fahrplanstabilität werden verbessert in dem die Zufahrt auf die Könizstrasse (Linie 17) dosiert und der Verkehrsfluss verstetigt wird. Der Netzwideerstand für den LV wird reduziert. - WK2: Das Projekt verbessert die Erschliessung der Wohnentwicklungsschwerpunkte in Köniz sowohl für den ÖV als auch für den MIV. Das Projekt leistet dadurch einen Beitrag für eine stärkere Siedlungsentwicklung in der Kernagglomeration. - WK3: Die Massnahme ermöglicht eine Optimierung der bestehenden Strasse bezüglich Sicherheit. - WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung.	
Machbarkeit: Zum Projekt liegt ein Vorprojekt vor (B+S 2004).	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: - Koordination mit Verkehrsmanagement Region Bern (NM-VM-1) - Koordination mit Erhöhung Velosicherheit (LV-S-15) - Sanierung Autobahnanschluss A12 Bümpliz - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014, Netzlücken Nr. 29, 30 & 31	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

Sonstiges
<p>Literatur/Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">- Vorprojekt Knoten Weissensteinstrasse, B+S, 2004- Vorprojekt Sanierung Turnier-/ Könizstrasse, Metron + Markwalder, 2014
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>Belastung bestehendes Strassennetz: Turnierstrasse</p> <p>GVM 2012: 16'800 DWV</p> <p>GVM 2030*: 18'800 DWV</p> <p>* Das Trendszenario bildet eine Referenzentwicklung ab. Je nach umgesetzten Projekten kann die Entwicklung im Einzelfall davon abweichen. In der Stadt Bern wurde in den letzten Jahren eine MIV-Abnahme registriert und mit geeigneten Massnahmen soll eine MIV-Zunahme verhindert werden. Die Prognosewerte sind daher im Rahmen der weiteren Planung zu verifizieren (vgl. auch Bericht Kapitel 3.2.2).</p>
<p>Bemerkungen/Hinweise:</p> <p>Im RGSK I war die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Könizstrasse auch im Projekt integriert. Für diese Massnahme besteht nun ein separates Massnahmenblatt MIV-S-1.</p>

Massnahme Kapazitätserweiterungen:	Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz	MIV-K-2 Priorität B
---------------------------------------	--------------------------------------	------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-MIV 4.3), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.008
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung	
Zielsetzung: Die Verkehrsbelastung der Worbstrasse steigt künftig weiter an. Mit der Verdichtung des Fahrplans der Tramlinie Nr. 6 bis Gümligen auf einen 7,5 Min.-Takt verlängern sich die Schliesszeiten am Bahnübergang Melchenbühlplatz. Zur Gewährleistung der Funktionsfähigkeit sind Ausbauten und verkehrslenkende Massnahmen erforderlich. Die Massnahmen sind mit dem regionalen Strassennetz abzustimmen.	
Massnahmen: Die konkreten Massnahmen werden im Rahmen eines umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes festgelegt.	
Zuständigkeiten	
Federführung: TBA-OIK II	Beteiligte Stellen: Gemeinde Muri bei Bern, betroffene TU, TBA-DLZ

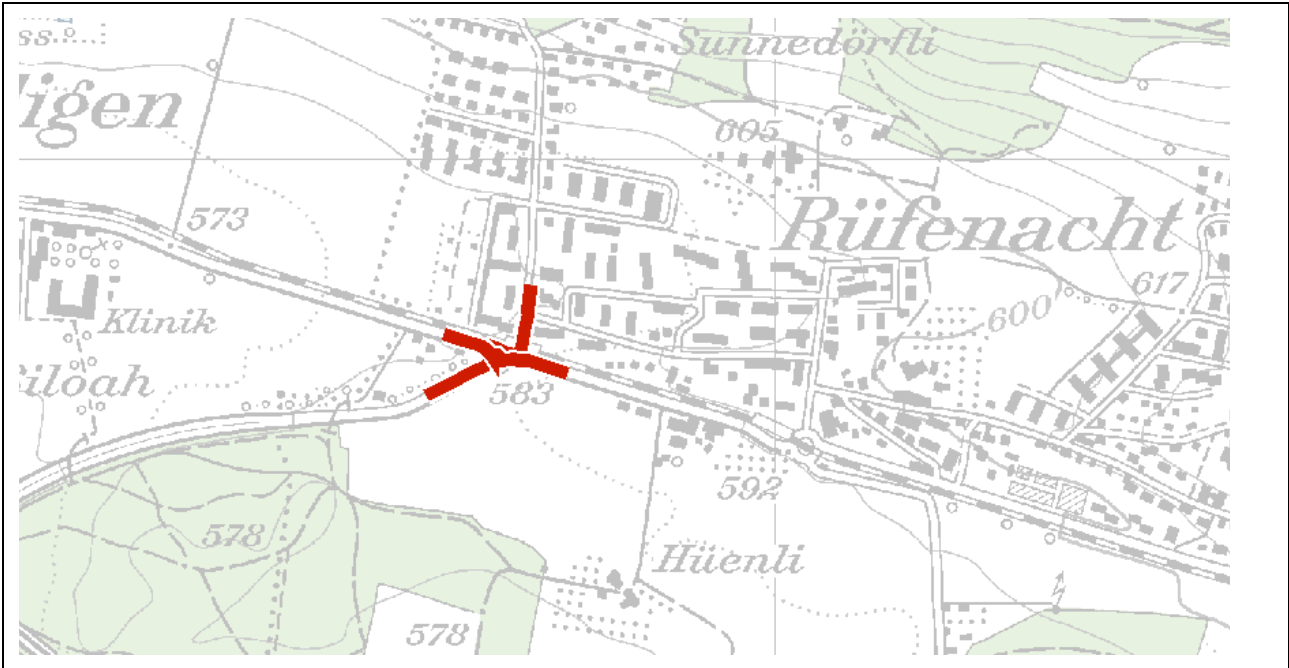
Realisierung													
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <p>Erarbeitung eines Gesamtkonzepts in Zusammenarbeit mit den Beteiligten gemäss Standardprozess.</p> <p>Eingabe Vorprojekt beim Bund: 2022</p> <p>Geschätzter Baubeginn: 2025</p> <p>Inbetriebnahme: 2026</p>													
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 2.7 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>35%</td> <td>0.9 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>65%</td> <td>1.8 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>0%</td> <td>0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </table> <p>Genauigkeit: +/- 50%</p> <p>Stand: 19.11.2014</p>	Anteil Bund	35%	0.9 Mio. Fr.	Anteil Kanton	65%	1.8 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	0%	0 Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	0.9 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	65%	1.8 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinde	0%	0 Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p><input type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>													

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Der Ausbau verbessert die Qualität der Erschliessung durch den motorisierten Verkehr. - WK2: Durch die Verbesserung der Erreichbarkeit leistet die Massnahme einen Beitrag zur Siedlungsverdichtung für eine stärkere Siedlungsentwicklung in der Kernagglomeration. - WK3: Insgesamt bleibt die Verkehrssicherheit unverändert. - WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung. 	
<p>Machbarkeit:</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Koordination mit Taktverdichtung Linie 6 (ÖV-Reg-8e/8f Muri, Doppelspurausbau Tram 6) und Verkehrsmanagement regionales Basisnetz (V-NM-1) 	
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges			
Literatur/Grundlagendokumente:			
Quantitative Angaben:			
Belastung bestehendes Strassennetz:			
Dorfstrasse		Worbstrasse	
GVM 2012:	7'900 DWV	GVM 2012:	8'900 DWV
GVM 2030:	9'500 DWV	GVM 2030:	11'000 DWV
Bemerkungen/Hinweise:			
-			

Massnahme Kapazitätserweiterungen:	Worb, Anpassung und Sanierung Kreisel Scheyenholz	MIV-K-3 Priorität B
---------------------------------------	--	------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-MIV 4.4), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.009
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschrieb	
<p>Zielsetzung:</p> <p>Als flankierende Massnahme zum Umbau des Autobahnanschlusses Muri wird durch die Gemeinde die Schliessung der Feldstrasse für den Durchgangsverkehr geplant. Der Verkehr aus Gümligen fährt künftig über die Worbstrasse und den Scheyenholzkreisel auf der T10 zum Autobahnanschluss Muri. Die Verkehrsumlagerung bedingt eine grössere Leistungsfähigkeit des Knotens. Massnahme für den LV sind inklusive und erhöhen die Verkehrssicherheit.</p>	
<p>Massnahmen:</p> <p>Die konkreten Massnahmen werden im Rahmen eines umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes festgelegt.</p>	
Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>TBA-OIK II</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>ASTRA, Gemeinde Worb, Gemeinde Muri bei Bern, betroffene TU</p>

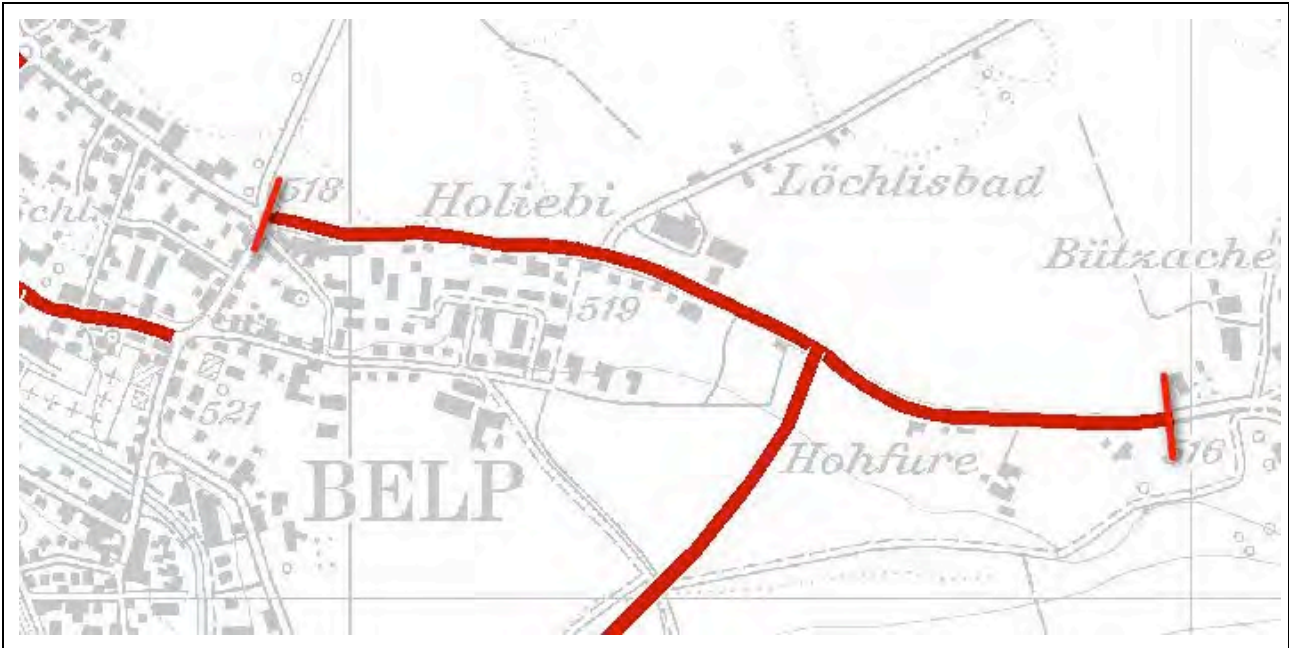
Realisierung													
<p>Vorgehen/Meilensteine: Erarbeitung einer Planungsstudie in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und beteiligten Stellen gemäss Standardprozess.</p>													
<p>Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 5.7 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>35%</td> <td>2.0 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>65%</td> <td>3.7 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>0%</td> <td>0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </table> <p>Genauigkeit: +/- 50%</p> <p>Stand: 02.12.2014</p>	Anteil Bund	35%	2.0 Mio. Fr.	Anteil Kanton	65%	3.7 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	0%	0 Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	2.0 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	65%	3.7 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinde	0%	0 Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung <input type="checkbox"/> ab 2027</p>													

Beurteilung			
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Der Ausbau verbessert die Qualität der Erschliessung durch den motorisierten Verkehr. - WK2: Durch die Verbesserung der Erreichbarkeit leistet die Massnahme einen Beitrag zur Siedlungsverdichtung für eine stärkere Siedlungsentwicklung in der Kernagglomeration. - WK3: Insgesamt wird die Verkehrssicherheit erhöht. - WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung. 			
<p>Machbarkeit: Die Machbarkeit ist gegeben.</p>			
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: - Ausbau Autobahnanschluss Muri</p>			
<p>Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <table border="0"> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> 1</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> 2</td> </tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2
<input checked="" type="checkbox"/> 1			
<input checked="" type="checkbox"/> 2			

Sonstiges	
<p>Literatur/Grundlagendokumente:</p>	
<p>Quantitative Angaben: Belastung bestehendes Strassennetz: Worbstrasse GVM 2012: 18'900 DWV GVM 2030: 22'600 DWV</p>	
<p>Bemerkungen/Hinweise: Der Autobahnzubringer verbleibt gemäss Volksentscheid beim Kanton und geht nicht an den Bund über. Das Projekt muss in der Folge von Seiten Kanton ausgeführt werden.</p>	

Massnahme Kapazitätserweiterungen:	Belp, Optimierung Kreisel Linde/ Busspur + Dosierung	MIV-K-4 Priorität B
---------------------------------------	---	------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-MIV 4.5), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.010
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung	
<p>Zielsetzung:</p> <p>Der Kreisel Linde an der Rubigenstrasse ist bereits verkehrlich überlastet. Mit der 2015 realisierten neuen Erschliessungsstrasse des Flughafens Belp, welche zusätzlich am Kreisel Linde anschliesst, nimmt der Verkehr weiter zu. Die Kapazitätssteigerung oder die aktive Bewirtschaftung des Knotens ist notwendig, um die Wartezeiten im Rahmen der in den Standards Kantonsstrasse festgelegten Verkehrsqualität zu halten. Mit der Verflüssigung des Verkehrs durch den Knoten steigt auch die Verkehrssicherheit und die Umweltbelastung nimmt lokal leicht ab.</p>	
<p>Massnahmen:</p> <p>Erhöhung/Steuerung Kapazität</p>	

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>TBA-OIK II</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Gemeinde Belp, betroffene TU</p>

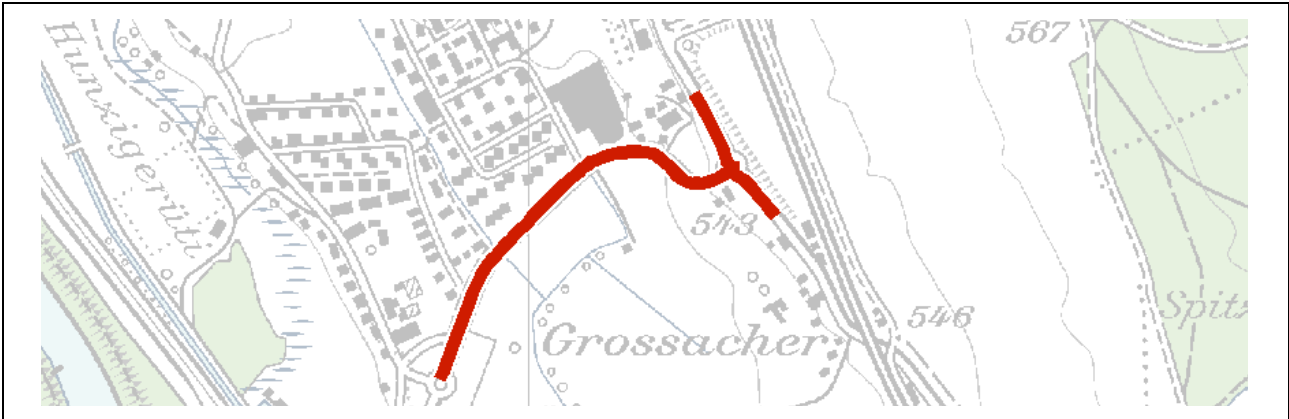
Realisierung													
<p>Vorgehen/Meilensteine: Erarbeitung einer Planungsstudie in Zusammenarbeit mit der Gemeinde gemäss Standardprozess.</p> <p>Eingabe Vorprojekt beim Bund: ab 2021</p> <p>Geschätzter Baubeginn: ab 2023</p> <p>Inbetriebnahme: ab 2024</p>													
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 2.0 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: right;">0%</td> <td style="text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">100%</td> <td style="text-align: right;">2.0 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">0%</td> <td style="text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> <p>Genauigkeit: +/- 50%</p> <p>Stand: September 2015</p>	Anteil Bund	0%	0 Fr.	Anteil Kanton	100%	2.0 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	0%	0 Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	0%	0 Fr.											
Anteil Kanton	100%	2.0 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinde	0%	0 Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p><input type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>													

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Verbesserung der Fahrplanstabilität der Linie 160 (Tangento), Minimierung der Verlustzeiten. Das Verkehrssystem wird robuster und der Verkehrsfluss innerhalb Belp wird verstetigt. - WK2: Kaum wahrnehmbare Wirkung. - WK3: Insgesamt bleibt die Verkehrssicherheit unverändert. - WK4: Mit der Massnahme wird die Attraktivität des Tangento erhöht und eine Veränderung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV kann erreicht werden. Die zu erstellende Busspur erfordert eine Versiegelung von 2'300 m² Fruchtfolgeflächen. 	
<p>Machbarkeit:</p> <p>Die Machbarkeit wurde im Rahmen der Korridorstudie Belp-Gürbetal (Zusatzabklärungen) 2015 erarbeitet.</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Belp, Umfahrung Südost (MIV-K-7) - Ausbau Autobahnanschluss Rubigen - Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung (S-4) 	
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges
<p>Literatur/Grundlagendokumente: Korridorstudie Belp-Gürbetal, inkl. Zusatzabklärungen (Fertigstellung 2015), RKBM 2014</p>
<p>Quantitative Angaben: Belastung bestehendes Strassennetz: Viehweidstrasse GVM 2012: 20'700 DWV GVM 2030: 23'200 DWV</p>
<p>Bemerkungen/Hinweise: Die Massnahme hängt massgeblich davon ab, ob und zu welchem Zeitpunkt die Massnahme «MIV-K-7 Belp, Umfahrung Südost» umgesetzt wird. Evtl. entfällt die Massnahme bei einer zeitnahen Realisierung der Massnahme MIV-K-7. Weitere Präzisierungen folgen Ende 2016 nach ersten Zwischenresultaten der Ortsplanungsrevision Belp. Reifegrad 1-2</p>

Massnahme Kapazitätserweiterungen:	Rubigen, Korrektion Belpstrasse	MIV-K-5 Priorität A
---------------------------------------	--	-------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-MIV 4.6), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.011
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

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

Massnahmen:

Fahrbahnverbreiterung für Velo sowie Erstellung Trottoir und Ausbau Kreisel. Zusätzlich Verbesserung Entwässerung, Beleuchtung und behindertengerechte Bushaltestelle.

Zuständigkeiten

Federführung:

TBA-OIK II

Beteiligte Stellen:

Gemeinde Rubigen, ASTRA, betroffene TU

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

Erarbeitung einer Planungsstudie in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten gemäss Standardprozess.

Geschätzter Baubeginn: 2020

Inbetriebnahme: 2022

<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 7.0 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">0%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">100%</td> <td style="text-align: right;">7.0 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">0%</td> <td style="text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	0%	0 Fr.	Anteil Kanton	100%	7.0 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	0%	0 Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	0%	0 Fr.											
Anteil Kanton	100%	7.0 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinde	0%	0 Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>	<p>Genauigkeit: +/- 20%</p> <p>Stand: Jan. 2014</p>												

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Der Ausbau verbessert die Qualität des Veloverkehrssystems und der Erschliessung durch den motorisierten Verkehrs deutlich. - WK2: Durch die Verbesserung der Erreichbarkeit leistet die Massnahme einen Beitrag zur Siedlungsverdichtung für eine stärkere Siedlungsentwicklung in der Kernagglomeration. - WK3: Insgesamt wird die Verkehrssicherheit erhöht. - WK4: Verbesserter Gewässerschutz 	
<p>Machbarkeit:</p> <p>Gegeben: Vorprojekt und Mitwirkung erfolgt.</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausbau Autobahnanschluss Rubigen: Bis 2016 erfolgt die Sanierung der Stammlinie der A6 im Abschnitt Rubigen bis Spiez. Im Anschluss dazu soll durch das ASTRA der geplante Ausbau des Anschlusses Rubigen erfolgen (ab 2016). Das Kantonsprojekt schliesst an den Perimeter des Ausbauprojektes ASTRA an und ist konzeptionell auf dieses Vorhaben abgestimmt. Die Ausführung kann frühestens parallel zum Ausbau des Anschlusses Rubigen ab 2016 erfolgen. In der Finanzplanung des Kantons ist das Projekt ab 2019 vorgesehen. - Korridorstudie Gürbetal (2015) 	
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges
<p>Literatur/Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Projektunterlagen Schwachstellenanalyse
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>Belastung bestehendes Strassennetz: Belpstrasse</p> <p>GVM 2012: 21'400 DWV</p> <p>GVM 2030: 23'000 DWV</p>
<p>Bemerkungen/Hinweise:</p> <p>-</p>

Massnahme Kapazitätserweiterungen:	Kiesen, Kapazitätserweiterung Kreisel Bern-/ Dorfstrasse	MIV-K-6 Priorität B
---------------------------------------	---	------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (V-MIV 4.7), Nr. im Prüfbericht Bund: -
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung	
Zielsetzung: Der Knoten Bern-/ Dorfstrasse genügt den längerfristig erwarteten Verkehrsmengen nicht. Mit der Umgestaltung des Knotens wird die Kapazität erhöht und die Funktionsfähigkeit der Kreuzung unter Berücksichtigung der Standards Kantonsstrassen erhalten.	
Massnahmen: Erhöhung/Steuerung Kapazität	

Zuständigkeiten	
Federführung: TBA-OIK II	Beteiligte Stellen: Gemeinden Kiesen und Oppligen

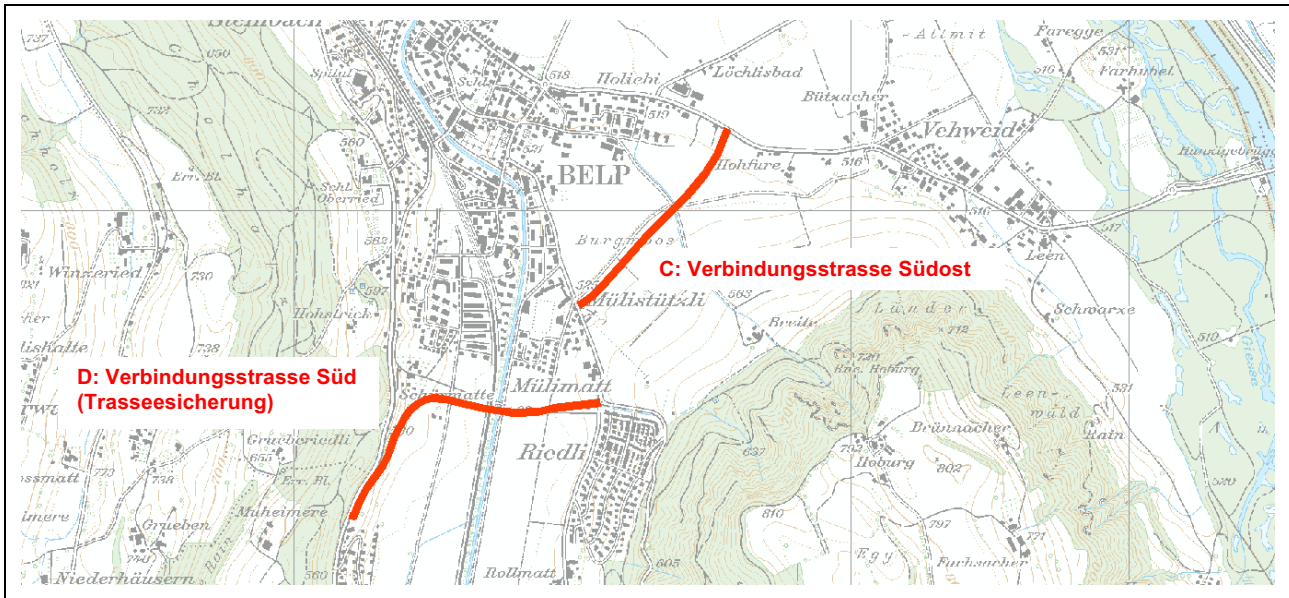
Realisierung													
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <p>Erarbeitung einer Planungsstudie in Zusammenarbeit mit der Gemeinde gemäss Standardprozess.</p> <p>Eingabe Vorprojekt beim Bund: ab 2021</p> <p>Geschätzter Baubeginn: ab 2023</p> <p>Inbetriebnahme: ab 2024</p>													
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 1.0 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>0%</td> <td>0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>100%</td> <td>1.0 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>0%</td> <td>0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </table> <p>Genauigkeit: +/- 50%</p> <p>Stand: Feb. 2014</p>	Anteil Bund	0%	0 Fr.	Anteil Kanton	100%	1.0 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	0%	0 Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	0%	0 Fr.											
Anteil Kanton	100%	1.0 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinde	0%	0 Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p><input type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>													

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Der Ausbau verbessert die Qualität der Erschliessung durch den motorisierten Verkehr. - WK2: Keine Wirkung. - WK3: Insgesamt bleibt die Verkehrssicherheit unverändert. - WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung. 	
<p>Machbarkeit:</p> <p>Nicht nachgewiesen</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:</p> <p>–</p>	
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 1</p> <p><input type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges	
<p>Literatur/Grundlagendokumente:</p>	
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>Belastung bestehendes Strassennetz: Bernstrasse</p> <p>GVM 2012: 18'800 DWV</p> <p>GVM 2030: 21'800 DWV</p>	
<p>Bemerkungen/Hinweise:</p> <p>Die Massnahme ist im RGSK BM I als Massnahme Nr. V-MIV 4.7 aufgeführt. Die Massnahme liegt nicht im Agglomerationsperimeter und verfügt über keine Prüfnummer.</p>	

Massnahme Kapazitätserweiterungen:	Belp, Umfahrung Südost	MIV-K-7 Priorität C
---------------------------------------	-------------------------------	-------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <p>Das Strassennetz im Raum Belp ist stark belastet und weist in den Spitzenzeiten zunehmend Kapazitätsengpässe auf. Mit der 2015 realisierten neuen Erschliessungsstrasse des Flughafens Belp, die zusätzlich am Kreisell Linde anschliessen wird, nimmt die Problematik weiter zu.</p> <p>Mit einer neuen Verbindungsstrasse Südost sollen der Lindenkreisell und das Ortszentrum von Belp entlastet werden. Um die Wirksamkeit zu verstärken und ungewünschte negative Einflüsse wie Mehrverkehr oder neu entstehende Sicherheitsdefizite einzudämmen, sind flankierende Massnahmen in Toffen und entlang der Hargarten- und der Heiternstrasse vorgesehen.</p> <p>Die neue Verbindungsstrasse Südost (Variante C) dient zudem zur Erschliessung des Vorranggebiets der regionalen Siedlungserweiterung Belp.</p> <p>Um die Entlastungswirkung der Verbindungsstrasse Südost zu verstärken, bestehen Planungsüberlegungen für eine zusätzliche Verbindungsstrasse Süd durch die Talebene des Gürbetals (Variante D). Damit kann bei Bedarf eine Reduktion der durch die Verbindungsstrasse Südost verursachten Mehrbelastung erreicht werden. Weitere Schritte zur Umsetzung der Verbindungsstrasse durch die Gürbetalebene können aber gemäss der Korridorstudie Belp-Gürbetal (2014) erst 5 bis 10 Jahre nach Umsetzung der Verbindungsstrasse Südost beschlossen werden, wenn deren Auswirkungen bekannt sind.</p>
<p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbindungsspanne zwischen Viehwiedstrasse und Mühlestrasse (Korridorstudie Belp-Gürbetal Variante C) - Flankierende Massnahmen Hargarten, Heiternstrasse und teilweise in Toffen (Bahnhofstrasse). - Trasseesicherung für eine Verbindungsstrasse Süd durch die Gürbetalebene zwischen Mühlestrasse und Seftigenstrasse (Korridorstudie Belp-Gürbetal Variante D).

Zuständigkeiten	
Federführung: TBA-OIK II	Beteiligte Stellen: Gemeinde Belp, Gemeinde Toffen, betroffene TU

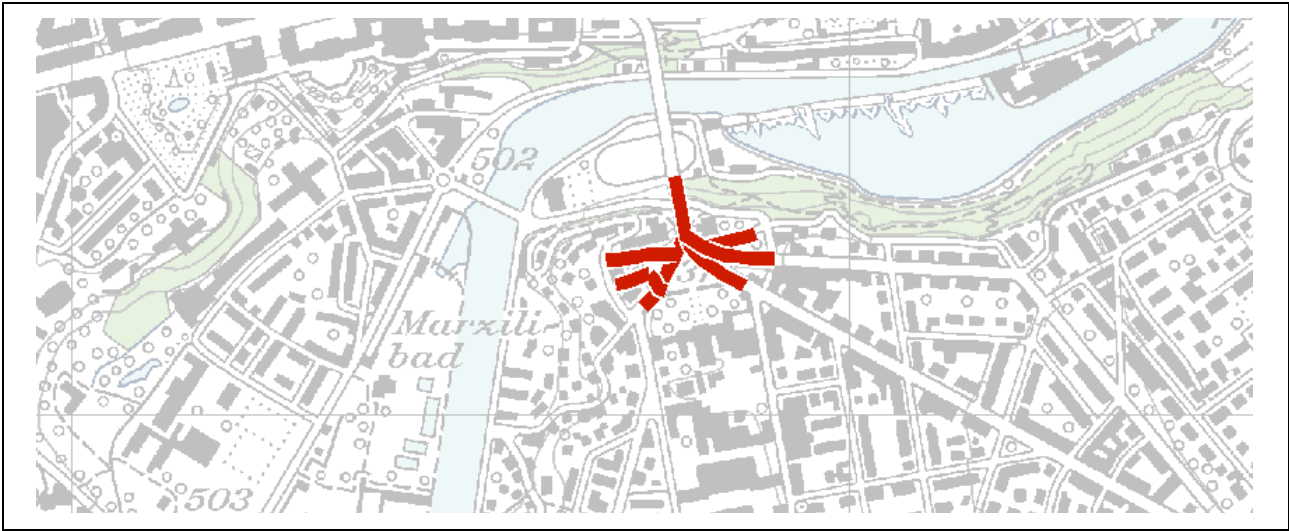
Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Erarbeitung einer Planungsstudie in Zusammenarbeit mit den Gemeinden gemäss Standardprozess BVE-TBA.	
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten*: 13.1 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund 35% 4.6 Mio. Fr. Anteil Kanton **% ** Fr. Anteil Gemeinde **% ** Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input checked="" type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 50% Stand: August 2015 * ohne Verbindungsstrasse Süd (Variante D) ** Der Kostenteiler zwischen Gemeinde und Kanton ist im Rahmen der Bearbeitung zu definieren.

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4) für Verbindungsstrasse Südost (Variante C): - WK1: Hinsichtlich der Verkehrsqualität werden sowohl für den ÖV als auch für den MIV entscheidende Verbesserungen erzielt. Besonders vorteilhaft ist die Verbindungsstrasse auf die zusätzliche Möglichkeit der Siedlungserschließung (Vorranggebiete). Es ergeben sich zudem Verbesserungen für den LV. - WK2: Mit der optimalen Erschliessung der Vorranggebiete kann ein Beitrag zur Eindämmung der Zersiedelung erreicht werden. - WK3: Die Verkehrssicherheit wird verbessert (innerhalb von Belp und teilweise auch ausserhalb durch die flankierenden Massnahmen). - WK4: Innerhalb des besiedelten Gebiets kann es zu einer Reduktion der Lärm und Luftschadstoffemissionen führen. Im Gegenzug werden ca. 15'000 m ² Fruchtfolgeflächen durch den Ausbau betroffen.	
Machbarkeit: Die Machbarkeit wurde im Rahmen der Korridorstudie Belp-Gürbetal (Zusatzabklärungen) 2015 nachgewiesen.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: - Belp, Optimierung Kreisel Linde/Busspur + Dosierung (MIV-K-4) - Ausbau Autobahnanschluss Rubigen - Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung (S-4)	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input checked="" type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges
Literatur/Grundlagendokumente: Korridorstudie Belp-Gürbetal, inkl. Zusatzabklärungen (Fertigstellung 2015), RKBM 2014
Quantitative Angaben: Belastung bestehendes Strassennetz: Viehweidstrasse GVM 2012: 20'700 DWV GVM 2030: 23'200 DWV
Bemerkungen/Hinweise: Weitere Präzisierungen folgen Ende 2016 nach ersten Zwischenresultaten der Ortsplanungsrevision Belp. Die Massnahme steht in starker Abhängigkeit mit der Siedlungsentwicklung in der Gemeinde Belp. Die Vorteile kommen massgeblich zum Tragen, wenn die Siedlungsentwicklung umgesetzt wird. Die angegebenen Kosten beinhalten nur die Verbindungsstrasse Südost (Variante C) und die damit einhergehenden flankierenden Massnahmen. Die Verbindungsstrasse Süd (Variante D) durch die Gürbetalebene zwischen Mühlestrasse und Seftigenstrasse ist in den Kosten und der Wirkungsbeurteilung nicht berücksichtigt.

Massnahme Ortsdurchfahrt/Verträglichkeit:	Bern, Helvetiaplatz	MIV-O-1 Priorität A
--	---------------------	-------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (V-MIV 5.3), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.021
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: laufendes Budget oder Planungskredite von der Gemeinde und/oder Kanton



Massnahmenbeschreibung

- Zielsetzung:
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
 - Prüfen Machbarkeit Tramwendeschlaufe
 - Städtebauliche Aufwertung
 - Erhöhung Aufenthaltsqualität
 - Attraktivitätssteigerung für ÖV, Fuss- und Veloverkehr

- Massnahmen:
- Neugestaltung, weitere Aufwertung des historischen Helvetiaplatzes
 - Behindertengerechte Haltestellen
 - Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr erhöhen
 - Tramwendeschlaufe bei Bedarf

Zuständigkeiten

Federführung:
 Stadt Bern, Stadtplanung

Beteiligte Stellen:
 Tiefbauamt, Denkmalpflege, Verkehrsplanung, betroffene TU

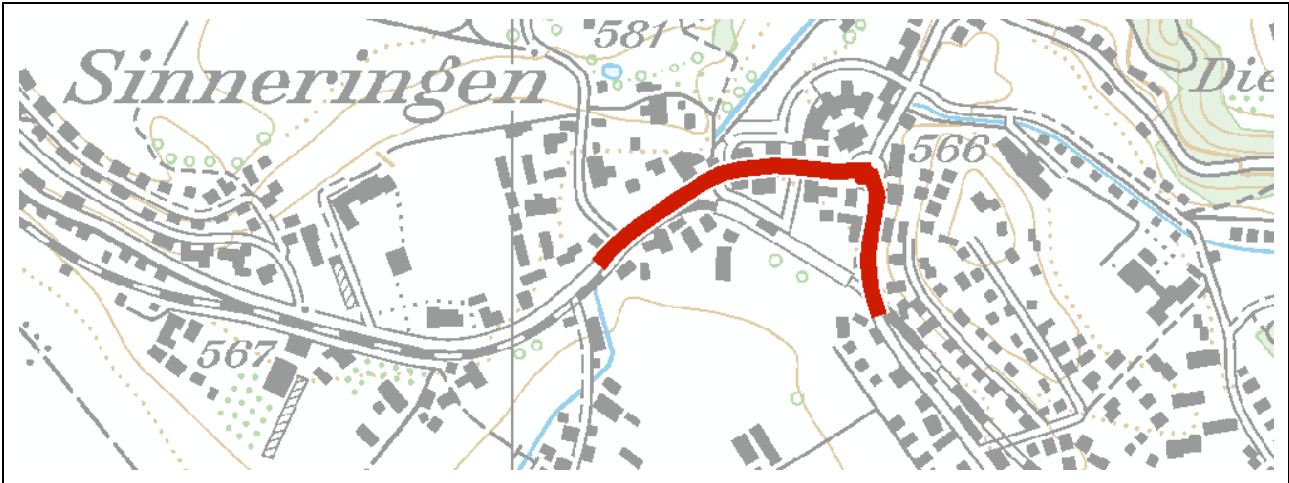
Realisierung													
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <p>Planungsstand Mittelfristige Investitionsplanung (MIP), Konzept</p> <p>Eingabe Vorprojekt beim Bund: ca. 2018</p> <p>Geschätzter Baubeginn: ca. 2020</p> <p>Inbetriebnahme: ca. 2021</p>													
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 2.5 Mio. Fr (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>0%</td> <td>0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>0%</td> <td>0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>100%</td> <td>2.5 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	0%	0 Fr.	Anteil Kanton	0%	0 Fr.	Anteil Gemeinde	100%	2.5 Mio. Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	0%	0 Fr.											
Anteil Kanton	0%	0 Fr.											
Anteil Gemeinde	100%	2.5 Mio. Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>	<p>Genauigkeit: +/- 50%</p> <p>Stand: Feb. 2015</p>												

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Durch eine klarere Verkehrsführung und einer behindertengerechten Bushaltestelle der Linie 19 wird insgesamt eine Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems bewirkt. - WK2: Die Massnahme bewirkt eine bedeutende Verbesserung bezüglich der Qualität des öffentlichen Raumes. - WK3: Die Massnahme bewirkt eine leichte Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine klarere Verkehrsführung. - WK4: Keine Wirkung. 	
<p>Machbarkeit:</p> <p>Die Vorstudie wird voraussichtlich 2016 erstellt.</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reduktion Widerstände RVNP (LV-W-2b) - Velohaupttrouten, Velokorridore und Netz Stadt Bern (LV-W-1-k) 	
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges
<p>Literatur/Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stadtteil IV Kirchenfeld/Schosshalde, Teilverkehrsplan MIV, 2013 - Konzept Sternenplatz
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>Belastung bestehendes Strassennetz: Kirchenfeldbrücke</p> <p>GVM 2012: 8'900 DWV</p> <p>GVM 2030*: 10'000 DWV</p> <p>* Das Trendszenario bildet eine Referenzentwicklung ab. Je nach umgesetzten Projekten kann die Entwicklung im Einzelfall davon abweichen. In der Stadt Bern wurde in den letzten Jahren eine MIV-Abnahme registriert und mit geeigneten Massnahmen soll eine MIV-Zunahme verhindert werden. Die Prognosewerte sind daher im Rahmen der weiteren Planung zu verifizieren (vgl. auch Bericht Kapitel 3.2.2).</p>
<p>Bemerkungen/Hinweise:</p> <p>-</p>

Massnahme Ortsdurchfahrt/Verträglichkeit:	Vechigen/Boll, Anpassung Ortsdurchfahrt	MIV-O-2 Priorität A
--	--	------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-MIV 5.4a), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.022
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschrieb

Zielsetzung:

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

Massnahmen:

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

Zuständigkeiten

Federführung:

TBA-OIK II

Beteiligte Stellen:

Gemeinde Vechigen, betroffene TU

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

Erarbeitung einer Planungsstudie in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten gemäss Standardprozess.

Eingabe Bauprojekt beim Bund: ab 2017

Geschätzter Baubeginn: ab 2019

Inbetriebnahme: ab 2020

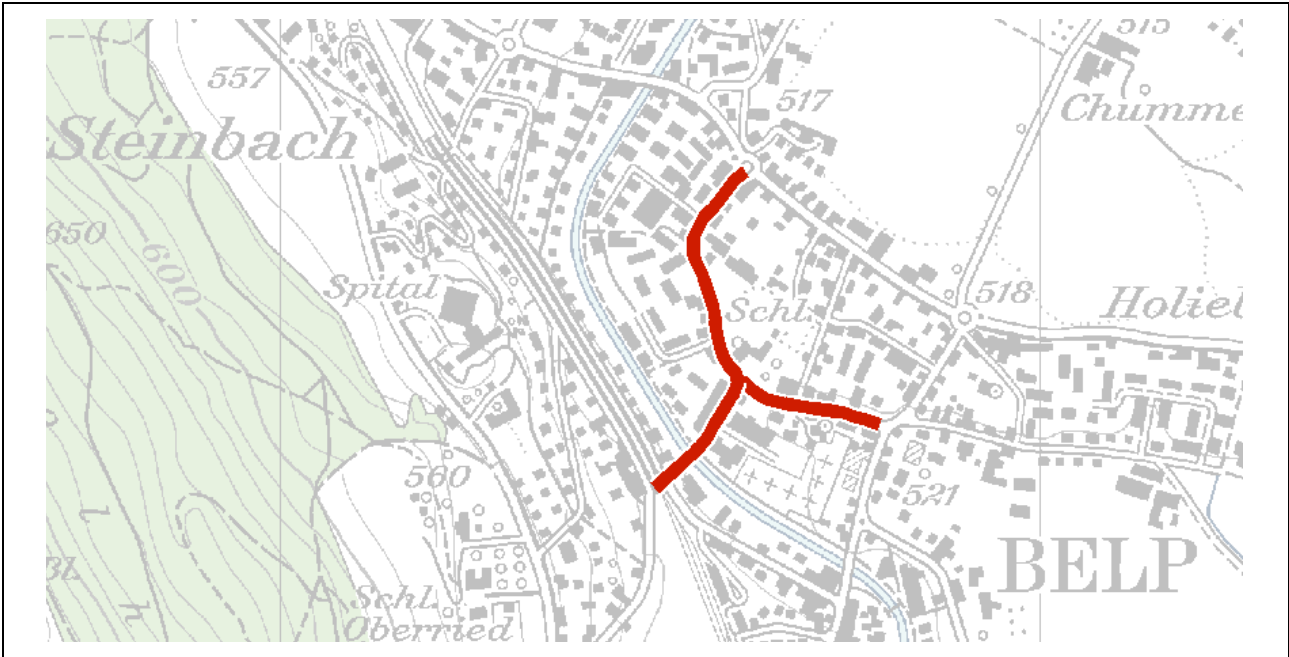
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 6.5 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 30%; text-align: right;">35%</td> <td style="width: 40%; text-align: right;">2.27 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">65%</td> <td style="text-align: right;">4.23 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">0%</td> <td style="text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> <p>Genauigkeit: +/- 20%</p> <p>Stand: März 2016</p>	Anteil Bund	35%	2.27 Mio. Fr.	Anteil Kanton	65%	4.23 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	0%	0 Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	2.27 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	65%	4.23 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinde	0%	0 Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>													

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Mit der Sanierung der Kantonsstrasse wird der Verkehr verstetigt und attraktivere Bedingungen für den LV geschaffen. Die Massnahme vermindert die Dominanz des MIV und verbessert die Verträglichkeit der Strasse im Siedlungsgebiet. - WK2: Mit der Verlegung der Bahnlinie und der Umgestaltung des Strassenraumes werden eine Aufwertung des öffentlichen Raumes und eine Siedlungsentwicklung nach innen ermöglicht. - WK3: Die Umgestaltungen mit weniger dominanten Strassen wirken sich positiv auf die Sicherheit aus. - WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung. 	
<p>Machbarkeit:</p> <p>Der Handlungsbedarf wird nach den Standards Kantonstrassen geprüft. Das Projekt wird einen Anteil Substanzerhaltungsmassnahmen enthalten. Daran beteiligt sich der Bund nicht. In den anzupassenden Knoten muss sich die Gemeinde an den Kosten beteiligen.</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verlegung Gleis RBS, Umfahrungslinie Sinneringen (inkl. Station Boll-Utzigen) (V-ÖV 2.4, RGSK BM I) - Überbauung Kern Boll Süd - Laufende Schwachstellenbehebung der RVNP (LV-S-15) 	
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges				
<p>Literatur/Grundlagendokumente:</p> <p>Richtplan der Gemeinde in Arbeit</p>				
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>Belastung bestehendes Strassennetz:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">GVM 2012:</td> <td style="text-align: right;">10'800 DWV</td> </tr> <tr> <td>GVM 2030:</td> <td style="text-align: right;">13'800 DWV</td> </tr> </table>	GVM 2012:	10'800 DWV	GVM 2030:	13'800 DWV
GVM 2012:	10'800 DWV			
GVM 2030:	13'800 DWV			
<p>Bemerkungen/Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Projekt beinhaltet auch die Erhöhung der Hochwassersicherheit, dabei wird der Lindentalbach im Bereich zwischen Staatsstrasse und Bahnlinie neu offen geführt. - Die Stimmbürger der Gemeinde haben am 5. Juni 2016 der ZPP «Kern Boll Süd» zugestimmt. 				

Massnahme Ortsdurchfahrten/Verträglichkeit:	Belp, Umgestaltung Dorf- und Bahnhofstrasse	MIV-O-3 Priorität A
--	--	-------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-MIV 5.4b), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.023
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



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

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>TBA-OIK II</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Gemeinde Belp, AÖV, betroffene TU</p>

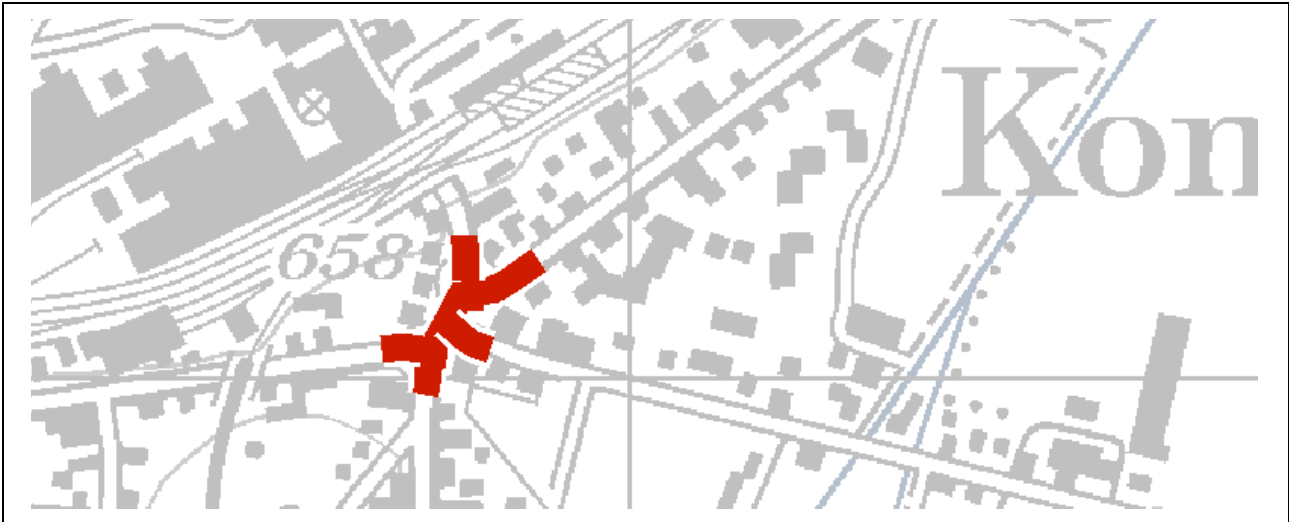
Realisierung													
<p>Vorgehen/Meilensteine: Erarbeitung einer Planungsstudie in Zusammenarbeit mit der Gemeinde gemäss Standardprozess.</p> <p>Geschätzter Baubeginn: ab 2019 möglich</p> <p>Inbetriebnahme: ab 2020</p>													
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 3.95 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>0%</td> <td>0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>* 75%</td> <td>3 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>* 25%</td> <td>0.95 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	0%	0 Fr.	Anteil Kanton	* 75%	3 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	* 25%	0.95 Mio. Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	0%	0 Fr.											
Anteil Kanton	* 75%	3 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinde	* 25%	0.95 Mio. Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>	<p>Genauigkeit: +/- 50%</p> <p>Stand: 18.11.2014</p> <p>* Die Strasseneigentümer tragen die Kosten für ihren jeweiligen Abschnitt.</p>												

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Mit der Sanierung der Kantonsstrasse wird der Verkehr verstetigt und attraktivere Bedingungen für den LV geschaffen. Die Massnahme vermindert die Dominanz des MIV und verbessert die Verträglichkeit der Strasse im Siedlungsgebiet. - WK2: Mit der Umgestaltung des Strassenraumes wird eine Aufwertung des öffentlichen Raumes erreicht. - WK3: Die Umgestaltungen mit weniger dominanten Strassen wirken sich positiv auf die Sicherheit aus. - WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung 	
<p>Machbarkeit:</p> <p>Der Handlungsbedarf wird nach den Standards Kantonstrassen geprüft. Das Projekt wird einen Anteil Substanzerhaltungsmassnahmen enthalten. Daran beteiligt sich der Bund nicht. In den anzupassenden Knoten muss sich die Gemeinde an den Kosten beteiligen.</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Belp, Optimierung Kreisel Linde (MIV-K-4) - Laufende Schwachstellenbehebung der RVNP (LV-S-15) 	
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges		
Literatur/Grundlagendokumente: Projektunterlagen Schwachstellenanalyse, TBA OIK		
Quantitative Angaben: Belastung bestehendes Strassennetz:		
	Dorfstrasse	Bahnhofstrasse
GVM 2012:	7'700 DWV	5'300 DWV
GVM 2030:	9'500 DWV	6'200 DWV
Bemerkungen/Hinweise: Reifegrad 1-2		

Massnahme Ortsdurchfahrten/Verträglichkeit:	Konolfingen, Umgestaltung Kreuzplatz	MIV-O-4 Priorität A
--	---	------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-MIV 5.4d), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.025
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



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

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>TBA-OIK II</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Gemeinde Konolfingen, betroffene TU, Private</p>

Realisierung	
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <p>Erarbeitung des Bauprojektes in Zusammenarbeit mit der Gemeinde gemäss Standardprozess.</p>	
Eingabe Vorprojekt beim Bund:	2017
Geschätzter Baubeginn:	2019
Inbetriebnahme:	2020

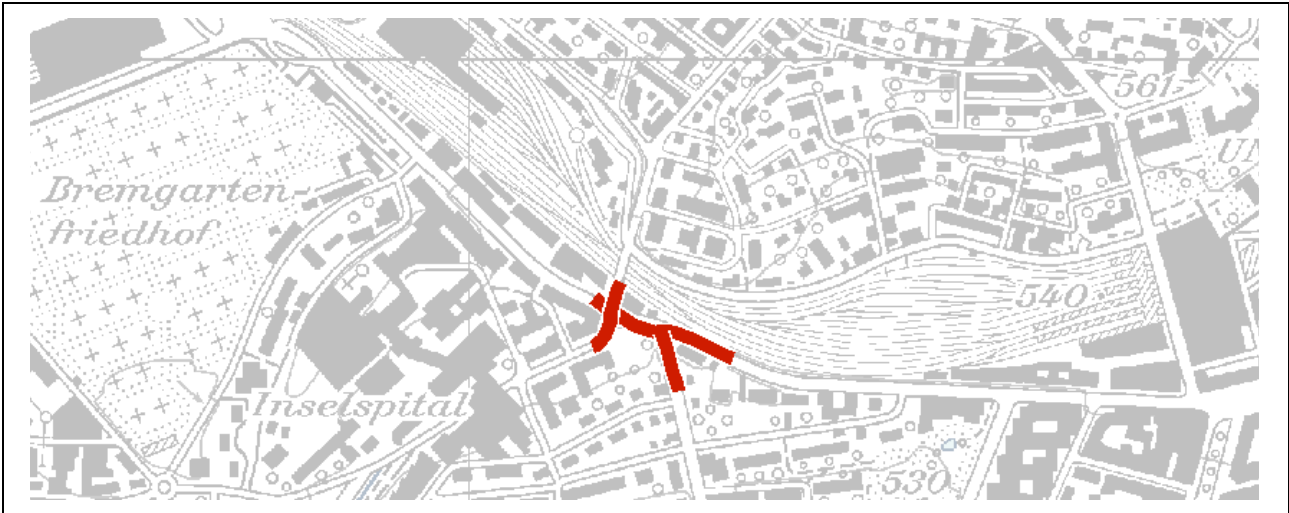
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 2.0 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">35%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">0.7 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">65%</td> <td style="text-align: right;">1.3 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">0%</td> <td style="text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> <p>Genauigkeit: +/- 50%</p> <p>Stand: 16.11.2014</p>	Anteil Bund	35%	0.7 Fr.	Anteil Kanton	65%	1.3 Fr.	Anteil Gemeinde	0%	0 Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	0.7 Fr.											
Anteil Kanton	65%	1.3 Fr.											
Anteil Gemeinde	0%	0 Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>													

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Mit der Sanierung der Kantonsstrasse wird der Verkehr verstetigt und attraktivere Bedingungen für den LV geschaffen. Die Massnahme vermindert die Dominanz des MIV und verbessert die Verträglichkeit der Strasse im Siedlungsgebiet. - WK2: Mit der Umgestaltung des Strassenraumes wird eine Aufwertung des öffentlichen Raumes erreicht. - WK3: Die Umgestaltungen mit weniger dominanten Strassen wirken sich positiv auf die Sicherheit aus. - WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung. 	
<p>Machbarkeit:</p> <p>Gegeben (definitive Ausführung)</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Neubau Dorfzentrum - Planungsstudie Raum Konolfingen (LV-W-3b) - Umbau Bahnhof SBB 	
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges
<p>Literatur/Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Korridorstudie Konolfingen–Grosshöchstetten–Bowil (RKBM, 2013)
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>Belastung bestehendes Strassennetz: Kreuzplatz</p> <p>GVM 2012: 13'900 DWV</p> <p>GVM 2030: 15'400 DWV</p>
<p>Bemerkungen/Hinweise:</p> <p>-</p>

Massnahme Ortsdurchfahrt/Verträglichkeit:	Bern, Inselplatz	MIV-O-5 Priorität C
--	-------------------------	-------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-MIV-5.5), Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Erhöhung der Verträglichkeit, bessere Erschliessung des Vorranggebiets Arbeiten (Insel-Areal)

Massnahmen:

Neugestaltung, Aufwertung des Platzes, Priorisierung des öffentlichen Verkehrs im Strassennetz und Verbesserung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr.

Zuständigkeiten

Federführung:
Stadt Bern, Verkehrsplanung

Beteiligte Stellen:
Betroffene TU

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

Eingabe Vorprojekt beim Bund:	ca. 2022
Realisierung:	ab 2027
Inbetriebnahme:	ab 2028

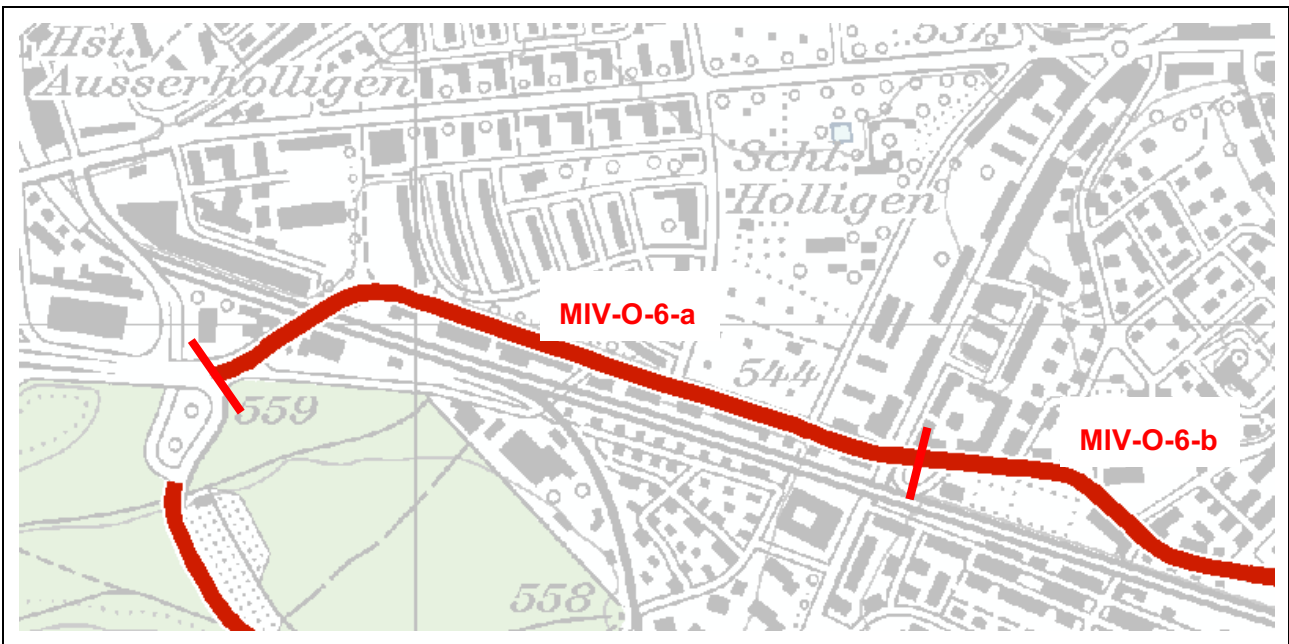
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 20.0 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund 35% 7.0 Mio. Fr. Anteil Kanton *% * Fr. Anteil Gemeinde *% * Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung <input checked="" type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 50% Stand: 23.10.2012 * Der Kostenteiler zwischen Stadt und Kanton ist noch zu klären.

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Es wird angestrebt, den Platz für den Fuss- und Veloverkehr und den ÖV bedeutend zu verbessern, indem die Aufenthaltsqualität und die Verkehrsbeziehungen attraktiviert werden. - WK2: Die Massnahme unterstützt die Siedlungsentwicklung nach innen: So werden Voraussetzungen geschaffen für weitere Verdichtungen auf dem Inselspital-Areal und die Erreichbarkeit der Innenstadt sowie benachbarten Gebieten verbessert. - WK3: Die Massnahme soll auch die Verkehrssicherheit verbessern. - WK4: Die Umweltbelastung soll durch eine Verstetigung des Verkehrsflusses lokal reduziert werden. 	
Machbarkeit:	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> - Koordination mit Verbesserung ÖV-Erschliessung Inselspital erforderlich (Massnahmenblatt ZMB Güterbahnhof / Insel ÖV-W-3-b) - Sachplan Veloverkehr Netzlücke Nr. 33 - Regionale Velonetzplanung, Schwachstelle Nr. 351-5 und Koordination mit 351-31 (Murtenstrasse, Laupenstrasse) und 351-26 (Zieglerstrasse), Koordination mit neuen Anforderungen und Massnahmen auf den Velohaupttrouten (LV-W-1-k): Velokorridor Bethlehem–Brünnen und Veloring - Koordination ZBB; Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt (ÖV-FV-1-a) - Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet Arbeiten (S-5) 	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input checked="" type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges
<p>Literatur/Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Teilverkehrsplan MIV Stadtteil III, August 2012 - Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014 - UeO Insel Areal III, März 2014 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014 - STEK 2016, Vertiefungsbericht Mobilität zum Stadtentwicklungskonzept 2016, Stand Mitwirkung, August 2016 - VVI, Verkehrsreduktion und Verkehrsmanagement /-lenkung Innenstadt, Synthesebericht Tiefbauamt Stadt Bern, 23. Oktober 2015 (Laupenstrasse; Zieglerstrasse)
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>Belastung bestehendes Strassennetz: Murtenstrasse</p> <p>GVM 2012: 18'300 DWV</p> <p>GVM 2030*: 21'000 DWV</p> <p>* Das Trendszenario bildet eine Referenzentwicklung ab. Je nach umgesetzten Projekten kann die Entwicklung im Einzelfall davon abweichen. In der Stadt Bern wurde in den letzten Jahren eine MIV-Abnahme registriert und mit geeigneten Massnahmen soll eine MIV-Zunahme verhindert werden. Die Prognosewerte sind daher im Rahmen der weiteren Planung zu verifizieren (vgl. auch Bericht Kapitel 3.2.2).</p>
<p>Bemerkungen/Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Kostenteiler zwischen Kanton und Stadt Bern wird zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt. - In der Massnahme ZBB, Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt (ÖV-FV-1-a) Zieglerstrasse, Laupenstrasse sind nur minimale Anpassungen der LSA Steuerung zwecks Regimeänderung Zieglerstrasse (Einbahn mit Velogenverkehr) vorgesehen. Diese ZBB Massnahmen werden voraussichtlich 2026/27 – nach dem Rückbau der Installationen von RBS (Plattform) und SBB vollständig umgesetzt sein. Weitergehende betriebliche und gestalterische Massnahmen werden im Rahmen des Projektes Inselplatz gemacht. Aufgrund der Abhängigkeiten und Koordination mit dem Projekt ZBB (Zieglerstrasse und Laupenstrasse) bleibt die Massnahme Inselplatz weiterhin im C-Horizont. Die Planung wird jedoch vorgezogen um eine optimale Koordination sicherzustellen. - Die Massnahme wurde im Agglomerationsprogramm Bern 2. Generation mit einer Priorität C eingegeben. Für Massnahmen im C-Horizont wurden im Prüfbericht keine Nummern vergeben.

Massnahme Ortsdurchfahrten/Verträglichkeit:	Bern, Weissensteinstrasse TP1 Turnierstrasse bis Fischer- mätteli	MIV-O-6-a Priorität B
--	---	--------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund: 351.037
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-MIV 5.6), Nr. im Prüfbericht Bund: -
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschrieb
Zielsetzung: Erhöhung der Verträglichkeit und der Verkehrssicherheit sowie Einhaltung der Vorgaben zum Lärmschutz.
Massnahmen: Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr. Gestalterische und bauliche Verbesserungen in einem Gesamtkonzept zur Verminderung Trennwirkung und Dominanz MIV.

Zuständigkeiten	
Federführung: TBA-OIK II	Beteiligte Stellen: Stadt Bern TAB und Verkehrsplanung, betroffene TU

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
Eingabe Vorprojekt beim Bund:	ca. 2021
Geschätzter Baubeginn:	ca. 2023
Inbetriebnahme:	ab 2024

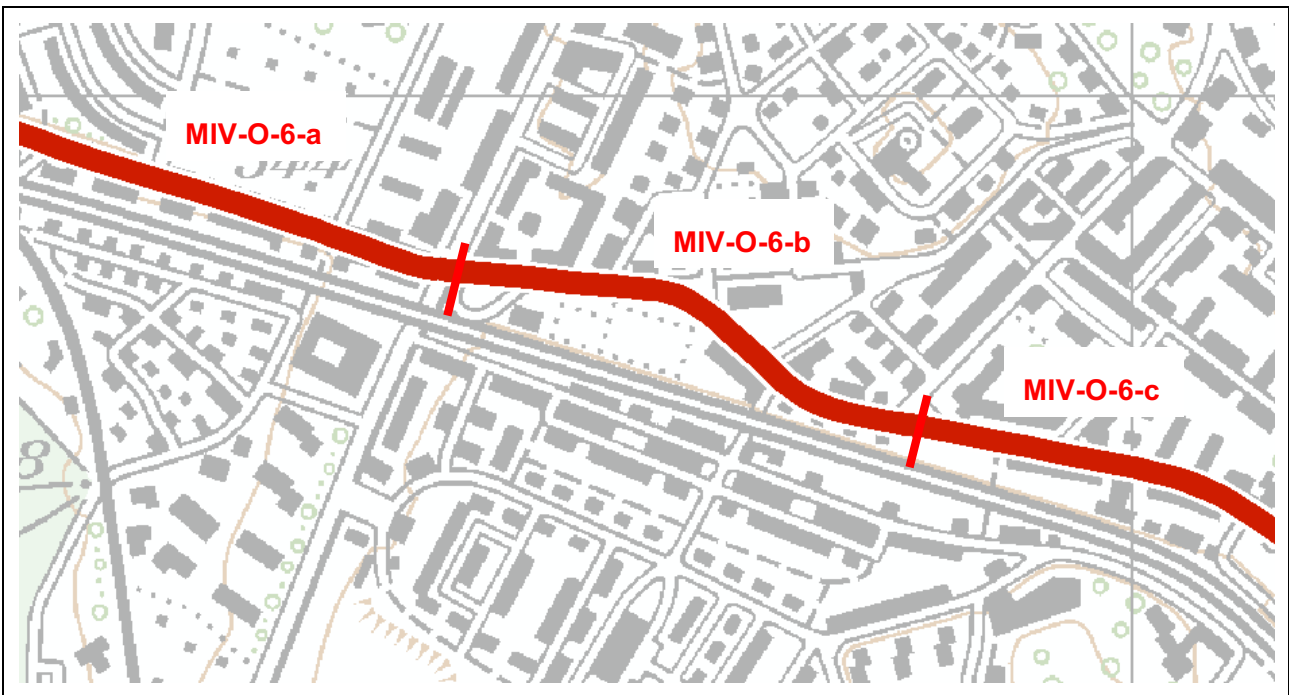
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: 4.0 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund 35% 1.4 Mio. Fr. Anteil Kanton 65% 2.6 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 0% 0 Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 50% Stand: 16.09.2015

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bewirkt starke Verbesserungen der Qualität des Verkehrssystems, insbesondere für den Langsamverkehr. Zur Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr wird die Trennwirkung reduziert, zusätzliche Radstreifen sowie behindertengerechte Haltestellen eingerichtet. Ziel ist es, dass Stadtzentrum Bern vom Durchgangsverkehr zu entlasten. - WK2: Dank dieser Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. - WK3: Die Massnahme bewirkt insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr bedeutende Verbesserungen. - WK4: Die Umweltbelastung wird durch eine Verstetigung des Verkehrsflusses lokal leicht reduziert. 	
Machbarkeit: -	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> - Koordination mit MIV-O-6-b/c/d, MIV-K-1 (Bern/Köniz, Verkehrsoptimierung Turnierstrasse), LV-W-1-i (Köniz, Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard) - Regionale Velonetzplanung, Schwachstelle Nr. 351-20 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014, Netzlücke 30/31 	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges
<p>Literatur/Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">- Teilverkehrsplan MIV Stadtteil III, Stadt Bern, 2009- Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014- STEK 2016, Vertiefungsbericht Mobilität zum Stadtentwicklungskonzept 2016, Stand Mitwirkung, August 2016
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>Belastung bestehendes Strassennetz: Weissensteinstrasse</p> <p>GVM 2012: 12'500 DWV</p> <p>GVM 2030*: 15'300 DWV</p> <p>* Das Trendszenario bildet eine Referenzentwicklung ab. Je nach umgesetzten Projekten kann die Entwicklung im Einzelfall davon abweichen. In der Stadt Bern wurde in den letzten Jahren eine MIV-Abnahme registriert und mit geeigneten Massnahmen soll eine MIV-Zunahme verhindert werden. Die Prognosewerte sind daher im Rahmen der weiteren Planung zu verifizieren (vgl. auch Bericht Kapitel 3.2.2).</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none">- AP V+S 2007, Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr, Nr. 61, B-Projekt (351.037)- Die Strasse ist neu im Besitz des Kantons. Die Priorität der Massnahme wurde im AP 2 auf C zurückgestuft.- Sanierungsprojekt zur Behebung von Standarddefiziten, Lärmschutzprojekt ist dringend und wird in Etappen ausgeführt (Abschnitt Fischermätteli – Pestalozzistrasse wird vorzeitig ab 2020 ausgeführt, die übrigen Abschnitte ab 2023).- Im STEK 2016 der Stadt Bern ist die Weissensteinstrasse als tangentielle Velohauptroute für den Alltagsverkehr mit hohem Standard definiert.- Die Massnahme wurde im Agglomerationsprogramm Bern 2. Generation mit einer Priorität C eingegeben. Für Massnahmen im C-Horizont wurden im Prüfbericht keine Nummern vergeben.

Massnahme Ortsdurchfahrten/Verträglichkeit:	Bern, Weissensteinstrasse TP2 Fischermätteli bis Pestaloz- zistrasse (Gleisersatz)	MIV-O-6-b Priorität A
--	--	--------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund: 351.037
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-MIV 5.6), Nr. im Prüfbericht Bund: -
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschrieb
Zielsetzung: Erhöhung der Verträglichkeit und der Verkehrssicherheit.
Massnahmen: Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr. Gestalterische und bauliche Verbesserungen in einem Gesamtkonzept zur Verminderung Trennwirkung und Dominanz MIV. Gleisersatz auf der Linie 6.

Zuständigkeiten	
Federführung: TBA-OIK II	Beteiligte Stellen: Stadt Bern TAB und Verkehrsplanung, betroffene TU

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
Eingabe Vorprojekt beim Bund:	ca. 2017
Geschätzter Baubeginn:	ca. 2020
Inbetriebnahme:	2020

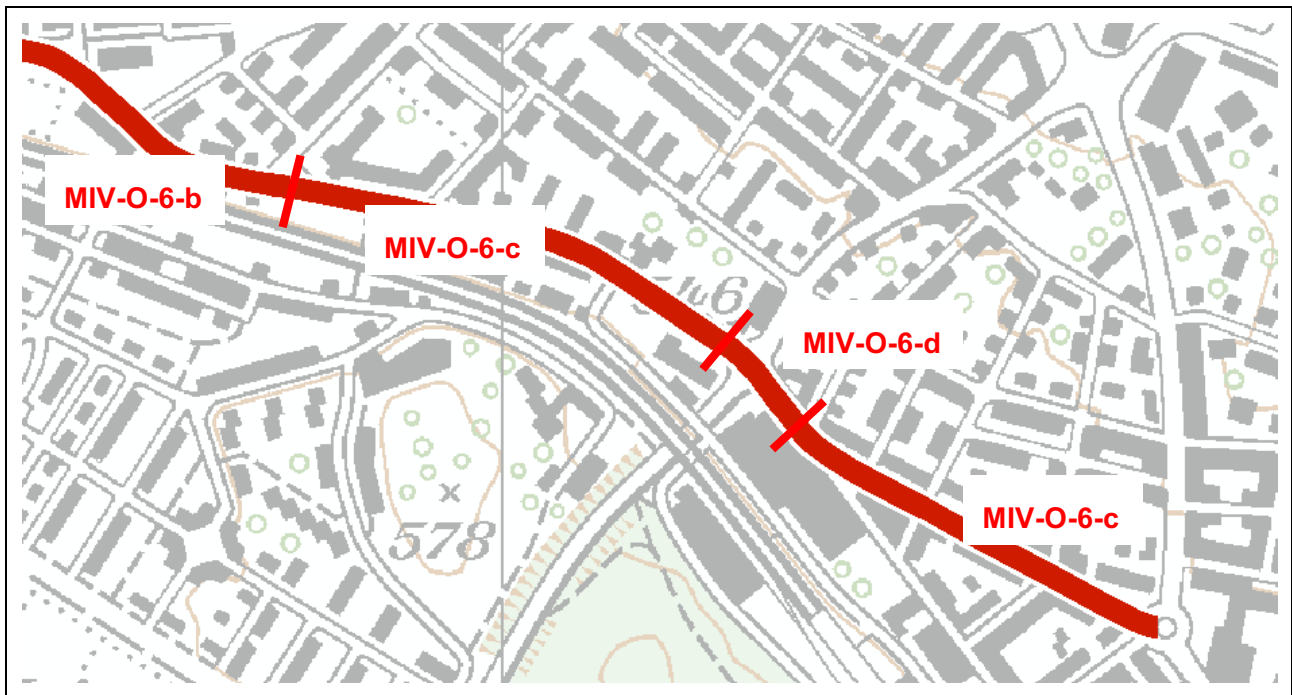
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 6.0 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">35%</td> <td style="width: 30%; text-align: right;">2.1 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">65%</td> <td style="text-align: right;">3.9 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">0%</td> <td style="text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35%	2.1 Mio. Fr.	Anteil Kanton	65%	3.9 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	0%	0 Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	2.1 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	65%	3.9 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinde	0%	0 Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>	<p>Genauigkeit: +/- 50%</p> <p>Stand: 16.09.2015</p>												

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bewirkt starke Verbesserungen der Qualität des Verkehrssystems, insbesondere für den Langsamverkehr. Zur Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr wird die Trennwirkung reduziert, zusätzliche Radstreifen sowie behindertengerechte Haltestellen eingerichtet. Ziel ist es, dass Stadtzentrum Bern vom Durchgangsverkehr zu entlasten. - WK2: Dank dieser Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. - WK3: Die Massnahme bewirkt insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr bedeutende Verbesserungen. - WK4: Die Umweltbelastung wird durch eine Verstetigung des Verkehrsflusses lokal leicht reduziert. 	
<p>Machbarkeit:</p> <p>-</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - MIV-O-6-a/c/d - LV-W-1-k (Köniz, Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard; Velokorridor Mattenhof – Köniz) 	
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges
<p>Literatur/Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Teilverkehrsplan MIV Stadtteil III, Stadt Bern, 2009 - Arbeitshilfe Standards Kantonsstrassen - STEK 2016, Vertiefungsbericht Mobilität zum Stadtentwicklungskonzept 2016, Stand Mitwirkung, August 2016
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>Belastung bestehendes Strassennetz: Weissensteinstrasse</p> <p>GVM 2012: 11'600 DWV</p> <p>GVM 2030*: 14'500 DWV</p> <p>* Das Trendszenario bildet eine Referenzentwicklung ab. Je nach umgesetzten Projekten kann die Entwicklung im Einzelfall davon abweichen. In der Stadt Bern wurde in den letzten Jahren eine MIV-Abnahme registriert und mit geeigneten Massnahmen soll eine MIV-Zunahme verhindert werden. Die Prognosewerte sind daher im Rahmen der weiteren Planung zu verifizieren (vgl. auch Bericht Kapitel 3.2.2).</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - AP V+S 2007, Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr, Nr. 61, B-Projekt (351.037) - Die Strasse ist neu im Besitz des Kantons. Die Priorität der Massnahme wurde im AP 2 auf C zurückgestuft. - Sanierungsprojekt zur Behebung von Standarddefiziten, Lärmschutzprojekt ist dringend und wird in Etappen ausgeführt (Abschnitt Fischermätteli – Pestalozzistrasse wird vorzeitig ab 2020 ausgeführt, die übrigen Abschnitte ab 2023). - Im STEK 2016 der Stadt Bern ist die Weissensteinstrasse als tangentielle Velohauptroute für den Alltagsverkehr mit hohem Standard definiert. - Die Massnahme wurde im Agglomerationsprogramm Bern 2. Generation mit einer Priorität C eingegeben. Für Massnahmen im C-Horizont wurden im Prüfbericht keine Nummern vergeben.

Massnahme Ortsdurchfahrten/Verträglichkeit:	Bern, Weissensteinstrasse TP3+4 Pestalozzistrasse bis Kreisel Beaumont	MIV-O-6-c Priorität B
--	--	--------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund: 351.037
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-MIV 5.6), Nr. im Prüfbericht Bund: -
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung	
Zielsetzung: Erhöhung der Verträglichkeit und der Verkehrssicherheit.	
Massnahmen: Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr. Gestalterische und bauliche Verbesserungen in einem Gesamtkonzept zur Verminderung Trennwirkung und Dominanz MIV.	

Zuständigkeiten	
Federführung: TBA-OIK II	Beteiligte Stellen: Stadt Bern TAB und Verkehrsplanung, betroffene TU

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
Eingabe Vorprojekt beim Bund:	ca. 2023
Geschätzter Baubeginn:	ca. 2025
Inbetriebnahme:	2026

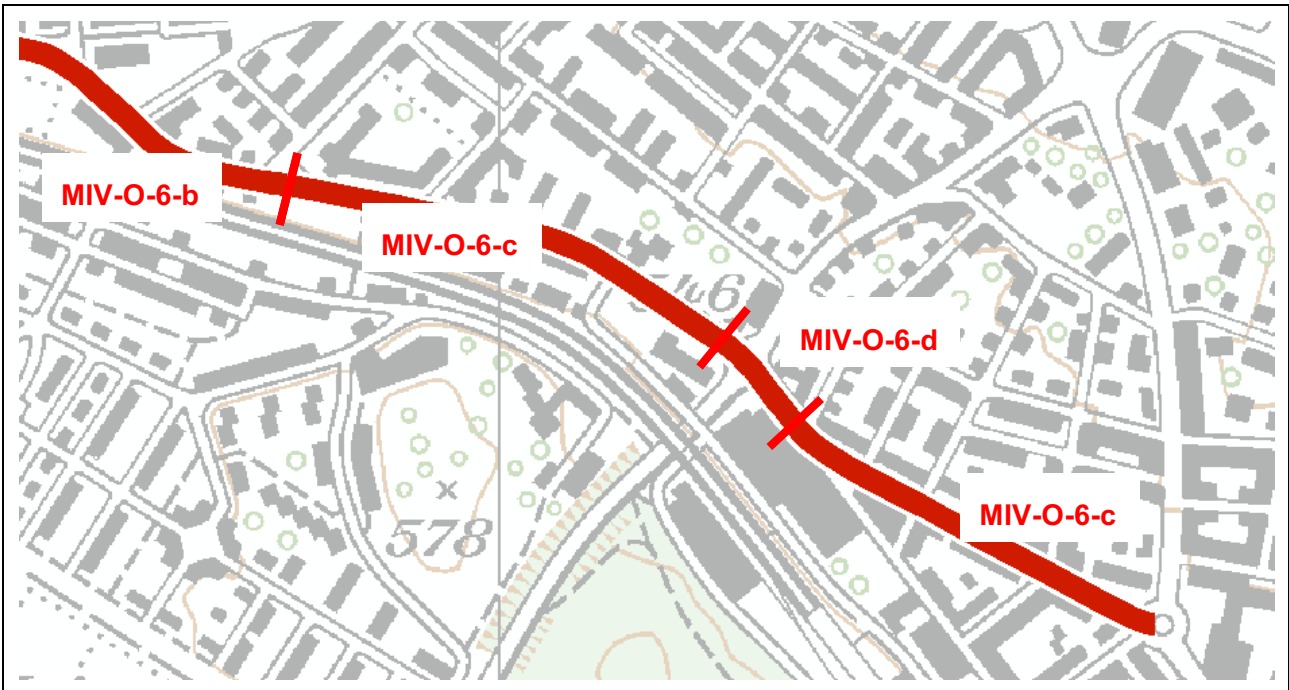
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: 4.0 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund 35% 1.4 Mio. Fr. Anteil Kanton 65% 2.6 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 0% 0 Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 50% Stand: 22.06.2016

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bewirkt starke Verbesserungen der Qualität des Verkehrssystems, insbesondere für den Langsamverkehr. Zur Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr wird die Trennwirkung reduziert, zusätzliche Radstreifen sowie behindertengerechte Haltestellen eingerichtet. Ziel ist es, dass Stadtzentrum Bern vom Durchgangsverkehr zu entlasten. - WK2: Dank dieser Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. - WK3: Die Massnahme bewirkt insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr bedeutende Verbesserungen. - WK4: Die Umweltbelastung wird durch eine Verstetigung des Verkehrsflusse lokal leicht reduziert. 	
Machbarkeit: -	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> - Koordination mit MIV-O-6-a/b/d, MIV-K-1 (Bern/Köniz, Verkehrsoptimierung Turnierstrasse) - Koordination mit Velokorridor Mattenhof – Köniz (LV-W-1-k) - Regionale Velonetzplanung, Schwachstelle Nr. 355-351-3 	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges					
<p>Literatur/Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Teilverkehrsplan MIV Stadtteil III, Stadt Bern, 2009 - Arbeitshilfe Standards Kantonsstrassen - Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014 - STEK 2016, Vertiefungsbericht Mobilität zum Stadtentwicklungskonzept 2016, Stand Mitwirkung, August 2016 - Velorouten Bern – Köniz, Kurz- und mittelfristige Massnahmen, Arbeitsbericht Planungsstudie, Stadt Bern, 19. April 2016. 					
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>Belastung bestehendes Strassennetz: Weissensteinstrasse</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">GVM 2012:</td> <td style="text-align: right;">12'100 DWV</td> </tr> <tr> <td>GVM 2030*:</td> <td style="text-align: right;">14'400 DWV</td> </tr> </table> <p>* Das Trendszenario bildet eine Referenzentwicklung ab. Je nach umgesetzten Projekten kann die Entwicklung im Einzelfall davon abweichen. In der Stadt Bern wurde in den letzten Jahren eine MIV-Abnahme registriert und mit geeigneten Massnahmen soll eine MIV-Zunahme verhindert werden. Die Prognosewerte sind daher im Rahmen der weiteren Planung zu verifizieren (vgl. auch Bericht Kapitel 3.2.2).</p>		GVM 2012:	12'100 DWV	GVM 2030*:	14'400 DWV
GVM 2012:	12'100 DWV				
GVM 2030*:	14'400 DWV				
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - AP V+S 2007, Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr, Nr. 61, B-Projekt (351.037) - Die Strasse ist neu im Besitz des Kantons. Die Priorität der Massnahme wurde im AP 2 auf C zurückgestuft. - Sanierungsprojekt zur Behebung von Standarddefiziten, Lärmschutzprojekt ist dringend und wird in Etappen ausgeführt (Abschnitt Fischermätteli – Pestalozzistrasse wird vorzeitig ab 2020 ausgeführt, die übrigen Abschnitte ab 2023). - Im STEK 2016 der Stadt Bern ist die Weissensteinstrasse als tangentielle Velohauptroute für den Alltagsverkehr mit hohem Standard definiert. - Die Schwarzenburgstrasse quert die Weissensteinstrasse. Auf dem Velokorridor Mattenhof – Köniz (Schwarzenburgstrasse) können mit Sofortmassnahmen auf der Strecke (AP1 ARE-Code 351.025) und dem Umbau des Eigerplatzes bereits 2017 Widerstände abgebaut und die Attraktivität und Sicherheit für den Veloverkehr verbessert werden. Der Velokorridor Bern – Köniz wird die erste gemeindeübergreifende regionale Velohauptroute. Massnahmen am Knoten Weissensteinstrasse – Schwarzenburgstrasse werden aus diesem Grund mit höherer Priorität geprüft und in einem eigenen Massnahmenblatt aufgeführt (siehe MIV-O-6-d). - Die Massnahme wurde im Agglomerationsprogramm Bern 2. Generation mit einer Priorität C eingegeben. Für Massnahmen im C-Horizont wurden im Prüfbericht keine Nummern vergeben. 					

Massnahme Ortsdurchfahrten/Verträglichkeit:	Bern, Weissensteinstrasse Knoten Schwarzenburgstrasse	MIV-O-6-d Priorität A
--	--	--------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund: 351.037
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-MIV 5.6), Nr. im Prüfbericht Bund:-
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung	
Zielsetzung:	
<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Verträglichkeit und der Verkehrssicherheit - Hoher Standard für den Veloverkehr auf dem Velokorridor Mattenhof – Köniz 	
Massnahmen:	
<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr. Gestalterische und bauliche Verbesserungen in einem Gesamtkonzept zur Verminderung Trennwirkung und Dominanz MIV. - Realisierung der Velohauptroute auf der Schwarzenburgstrasse mit attraktiven Querungszeiten auf dem Knoten 	
Zuständigkeiten	
Federführung:	Beteiligte Stellen:
Stadt Bern TAB und Verkehrsplanung	TBA-OIK II, betroffene TU

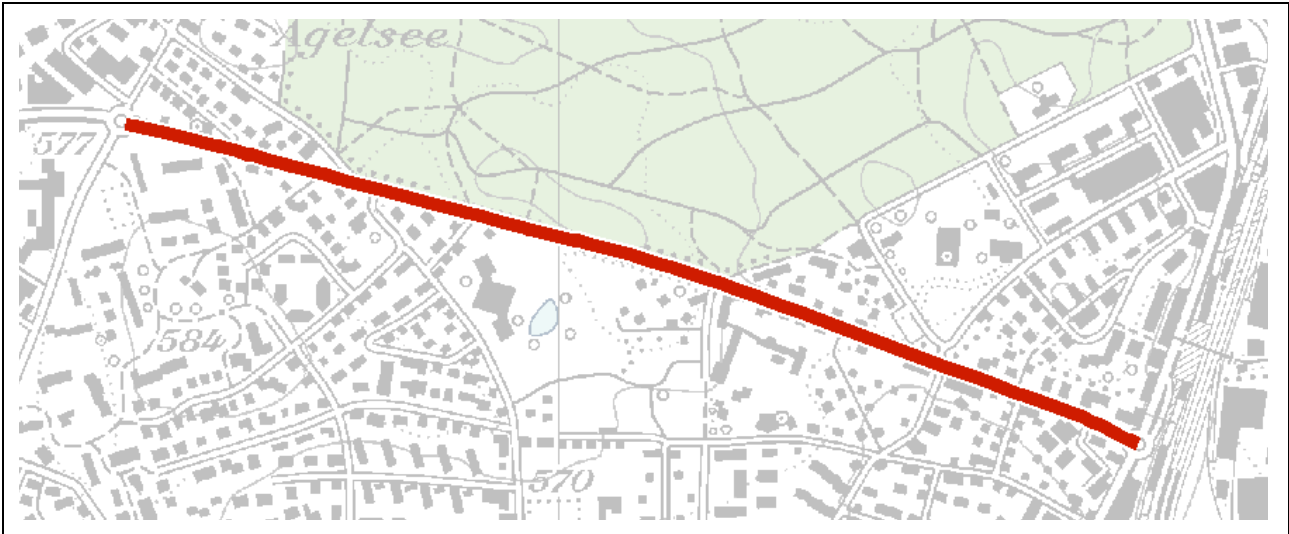
Realisierung													
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <p>Eingabe Vorprojekt beim Bund: ca. 2017</p> <p>Geschätzter Baubeginn: ca. 2019</p> <p>Inbetriebnahme: 2019</p>													
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 1.5 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">35%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">0.53 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">65*%</td> <td style="text-align: right;">0.97 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">0*%</td> <td style="text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35%	0.53 Mio. Fr.	Anteil Kanton	65*%	0.97 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	0*%	0 Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	0.53 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	65*%	0.97 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinde	0*%	0 Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>	<p>Genauigkeit: +/- 50%</p> <p>Stand: 22.06.2016</p> <p>* Der Kostenteiler zwischen Stadt und Kanton ist noch zu klären.</p>												

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bewirkt starke Verbesserungen der Qualität des Verkehrssystems, insbesondere für den Langsamverkehr. Zur Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr wird die Trennwirkung reduziert, zusätzliche Radstreifen sowie behindertengerechte Haltestellen eingerichtet. Ziel ist es, dass Stadtzentrum Bern vom Durchgangsverkehr zu entlasten. - WK2: Dank dieser Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. - WK3: Die Massnahme bewirkt insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr bedeutende Verbesserungen. - WK4: Die Umweltbelastung wird durch eine Verstetigung des Verkehrsflusse lokal leicht reduziert. 	
<p>Machbarkeit:</p> <p>In der Planungsstudie «Velorouten Bern – Köniz, Kurz- und mittelfristige Massnahmen» wurden von der Stadt Bern Projektskizzen für den Knoten Schwarzenburgstrasse- / Weissensteinstrasse entwickelt, die als Input an das zu entwickelnde Kantonsstrassenprojekt dienen.</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Koordination mit MIV-O-6-a/b/c, MIV-K-1 (Bern, Verkehrsoptimierung Weissenstein-, Turnier-, Könizstrasse), 	
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges	
Literatur/Grundlagendokumente:	
<ul style="list-style-type: none"> - Teilverkehrsplan MIV Stadtteil III, Stadt Bern, 2009 - Arbeitshilfe Standards Kantonsstrassen - Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014 - STEK 2016, Vertiefungsbericht Mobilität zum Stadtentwicklungskonzept 2016, Stand Mitwirkung, August 2016 - Velorouten Bern – Köniz, Kurz- und mittelfristige Massnahmen, Arbeitsbericht Planungsstudie, Stadt Bern, 19. April 2016 	
Quantitative Angaben:	
Belastung bestehendes Strassennetz: Weissensteinstrasse	
GVM 2012:	12'100 DWV
GVM 2030*:	14'400 DWV
<p>* Das Trendszenario bildet eine Referenzentwicklung ab. Je nach umgesetzten Projekten kann die Entwicklung im Einzelfall davon abweichen. In der Stadt Bern wurde in den letzten Jahren eine MIV-Abnahme registriert und mit geeigneten Massnahmen soll eine MIV-Zunahme verhindert werden. Die Prognosewerte sind daher im Rahmen der weiteren Planung zu verifizieren (vgl. auch Bericht Kapitel 3.2.2).</p>	
Bemerkungen / Hinweise:	
<ul style="list-style-type: none"> - AP V+S 2007, Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr, Nr. 61, B-Projekt (351.037), - Die Strasse ist neu im Besitz des Kantons. Die Priorität der Massnahme wurde im AP 2 auf C zurückgestuft. - Im STEK 2016 der Stadt Bern ist die Weissensteinstrasse als tangentielle Velohauptroute für den Alltagsverkehr mit hohem Standard definiert. - Die Schwarzenburgstrasse quert die Weissensteinstrasse. Auf dem Velokorridor Mattenhof – Köniz (Schwarzenburgstrasse) können mit Sofortmassnahmen auf der Strecke (AP1 ARE-Code 351.025) und dem Umbau des Eigerplatzes bereits 2017 Widerstände abgebaut und die Attraktivität und Sicherheit für den Veloverkehr verbessert werden. Der Velokorridor Bern – Köniz wird die erste gemeindeübergreifende regionale Velohauptroute. - Der Kostenteiler für den erhöhten Standard der Velohauptroute im Knotenbereich wird zwischen Stadt und Kanton im Rahmen der Projektierung geklärt. - Die Massnahme wurde im Agglomerationsprogramm Bern 2. Generation mit einer Priorität C eingegeben. Für Massnahmen im C-Horizont wurden im Prüfbericht keine Nummern vergeben. 	

Massnahme Ortsdurchfahrten/Verträglichkeit:	Zollikofen, Verkehrssicherheit Kirchlindachstrasse	MIV-O-7 Priorität C
--	---	------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-MIV 5.7), Nr. im Prüfbericht Bund: -
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Die Kirchlindachstrasse weist gemäss Standards Defizite in den Bereichen Velo- und Fussgänger längs und quer und Integration in die städtebaulichen Strukturen auf. Mit Umsetzung der Massnahmen sollen diese Defizite behoben und so einen Beitrag an die Schulwegsicherung und die Verbesserung der Verträglichkeit der Strasse geleistet werden. Insgesamt sollen die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr erhöht und die Trennwirkung der Strasse reduziert werden.

Massnahmen:

Ausbau des Strassenquerschnitts auf 7.50 m zur Verbesserung der Verkehrssicherheit des Veloverkehrs. Abschnittsweise Ergänzung des Gehwegs und Erstellung baulicher Schutzinseln bei den Fussgängerquerungen.

Zuständigkeiten

Federführung:

TBA-OIK II

Beteiligte Stellen:

Gemeinde Zollikofen, betroffene TU

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

Eingabe Vorprojekt beim Bund: ab 2026

Geschätzter Baubeginn: ab 2027

Inbetriebnahme: ab 2028

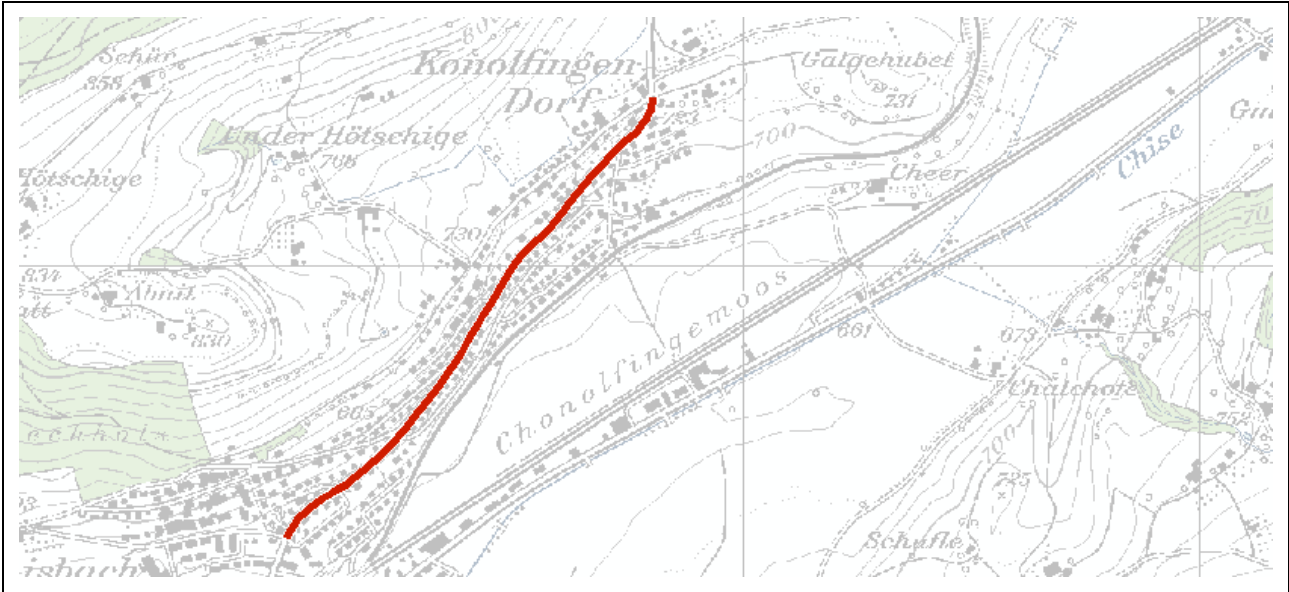
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: 3.3 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund 35% 1.1 Mio. Fr. Anteil Kanton 65% 2.2 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 0% 0 Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input checked="" type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 50% Stand: Feb. 2015

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Mit der Sanierung der Kantonsstrasse wird der Verkehr verstetigt und attraktivere Bedingungen für den LV geschaffen. Die Massnahme vermindert die Dominanz des MIV und verbessert die Verträglichkeit der Strasse im Siedlungsgebiet. - WK2: Keine Wirkung. - WK3: Die Umgestaltungen mit weniger dominanten Strassen wirken sich positiv auf die Sicherheit aus. - WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung. 	
Machbarkeit: Der Handlungsbedarf wird nach den Standards Kantonstrassen geprüft. Das Projekt wird einen Anteil Substanzerhaltungsmassnahmen enthalten. Daran beteiligt sich der Bund nicht. In den anzupassenden Knoten muss sich der Gemeinde an den Kosten beteiligen.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: -	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input checked="" type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges
Literatur/Grundlagendokumente: -
Quantitative Angaben: Belastung bestehendes Strassennetz: Kirchlindachstrasse GVM 2012: 5'800 DWV GVM 2030: 6'900 DWV
Bemerkungen/Hinweise: Das Defizit LV reicht bis an den Siedlungsrand.

Massnahme Ortsdurchfahrten/Verträglichkeit:	Konolfingen, verträgliche Gestaltung Burgdorfstrasse	MIV-O-8 Priorität B
--	---	-------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-MIV 5.8), Nr. im Prüfbericht Bund: -
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung
Zielsetzung: Die Burgdorfstrasse in Konolfingen weist gemäss Standards Kantonsstrasse Defizite für den Langsamverkehr auf. Der schmale Strassenquerschnitt und fehlende bauliche Massnahmen führen zu Sicherheitsrisiken für Velofahrende in Längsrichtung und querende Fussgänger und Velofahrende. Im Rahmen eines neuen Betriebs- und Gestaltungskonzept sollen Massnahmen definiert werden, die Sicherheit für den Langsamverkehr erhöhen und die Trennwirkung der Strasse reduzieren. Im Sinne einer nachhaltigen Mobilität und der Verträglichkeit des Strassennetzes werden dadurch die Verkehrssicherheit erhöht, die Attraktivität für den Langsamverkehr gesteigert und so der Modal-Split positiv beeinflusst, die Trennwirkung reduziert und der Verkehr möglichst flüssig abgewickelt.
Massnahmen: Die konkreten Massnahmen werden im Rahmen eines umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes festgelegt.

Zuständigkeiten	
Federführung: TBA-OIK II	Beteiligte Stellen: Gemeinde Konolfingen, betroffene TU

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
Eingabe Vorprojekt beim Bund:	2021
Geschätzter Baubeginn:	2023
Inbetriebnahme:	2025

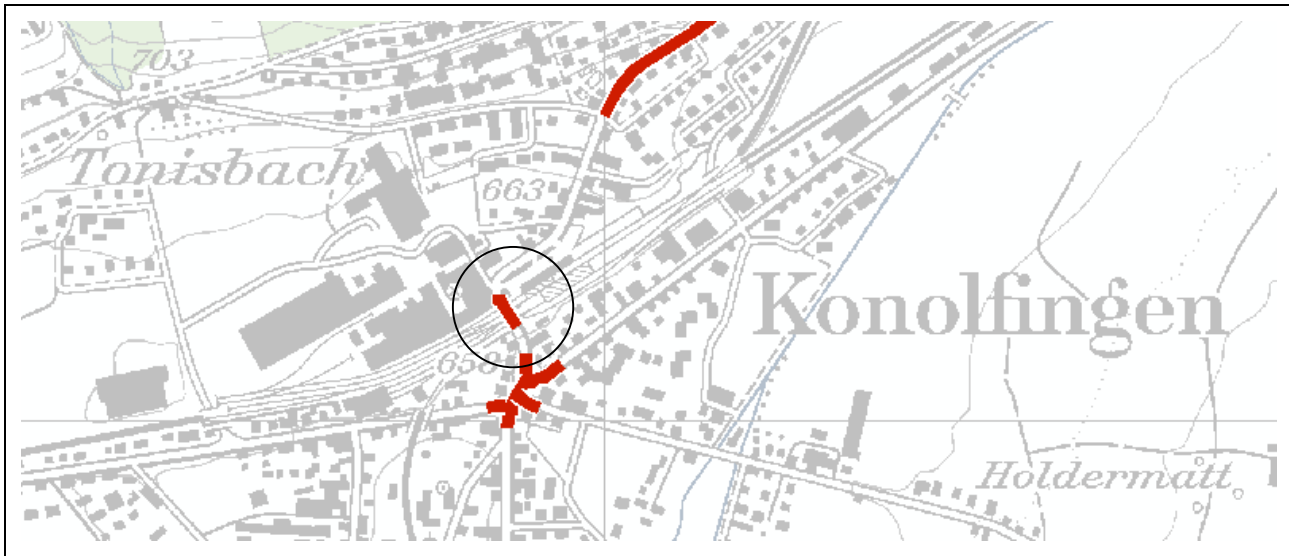
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 5.0 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">35%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">1.8 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">65%</td> <td style="text-align: right;">3.2 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">0%</td> <td style="text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> <p>Genauigkeit: +/- 50%</p> <p>Stand: 18.11.2014</p>	Anteil Bund	35%	1.8 Mio. Fr.	Anteil Kanton	65%	3.2 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	0%	0 Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	1.8 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	65%	3.2 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinde	0%	0 Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p><input type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>													

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Mit der Sanierung der Kantonsstrasse wird der Verkehr verstetigt und attraktivere Bedingungen für den LV geschaffen. Die Massnahme vermindert die Dominanz des MIV und verbessert die Verträglichkeit der Strasse im Siedlungsgebiet. - WK2: Keine Wirkung. - WK3: Die Umgestaltungen mit weniger dominanten Strassen wirken sich positiv auf die Sicherheit aus. - WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung. 	
<p>Machbarkeit:</p> <p>Keine Machbarkeit nachgewiesen</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Planungsstudie Raum Konolfingen (LV-W-3b) - Umfahrungspläne Grosshöchstetten Nord und West 	
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 1</p> <p><input type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges
<p>Literatur/Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Korridorstudie Konolfingen-Grosshöchstetten-Bowil, RKBM, 2013
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>Belastung bestehendes Strassennetz: Burgdorfstrasse</p> <p>GVM 2012: 6'900 DWV</p> <p>GVM 2030: 7'700 DWV</p>
<p>Bemerkungen/Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Massnahme wurde im Agglomerationsprogramm Bern 2. Generation mit einer Priorität C eingegeben. Für Massnahmen im C-Horizont wurden im Prüfbericht keine Nummern vergeben.

Massnahme Ortsdurchfahrten/Verträglichkeit:	Konolfingen, Neue Veloführung Unterführung Bahnhof	MIV-O-9 Vorleistung
--	---	-------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-MIV 5.9), Nr. im Prüfbericht Bund: -
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung
Zielsetzung: Die bestehende Strassenunterquerung der Bahnlinie ist nur ungenügend einsehbar und stellt für den Veloverkehr eine gefährliche Engstelle dar. Die Bahnunterführung Burgdorfstrasse wird zugunsten einer besseren Übersichtlichkeit angepasst. Die Zufussgehenden werden durch die neu erstellte Bahnhofunterführung geleitet, der heutige Durchlass für Zufussgehende kann dadurch für das Velo genutzt werden.
Massnahmen: Unterführung bleibt, das Velo wird bergwärts durch die bestehende Fussgängerunterführung geleitet. Zufussgehende erhalten eine Verbindung neu durch den Bahnhof.

Zuständigkeiten	
Federführung: SBB	Beteiligte Stellen: Gemeinde Konolfingen, TBA-OIK II

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
PGV Genehmigung:	2015
Geschätzter Baubeginn:	2017
Inbetriebnahme:	2018/19

Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: 1.3 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund 0% 0 Fr. Anteil Kanton 90% 1.18 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 10% 0.12 Mio. Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 20% Stand: Sep 2015

Beurteilung

Wirkung (WK 1-4):

- WK1: Mit der Umnutzung der Unterführung wird die Strassenanlage insgesamt verbessert.
- WK2: Die Massnahme trägt massgeblich zur Aufwertung des öffentlichen Raumes im Kernbereich von Konolfingen bei. Veloabstellplätze Südseitig erhöhen die Attraktivität für den Veloverkehr.
- WK3: Durch die Verbesserung der Übersichtlichkeit kann die Verkehrssicherheit deutlich erhöht werden.
- WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung

Machbarkeit:
 Das Projekt ist die Umnutzung bestehender Infrastrukturen die Machbarkeit ist gegeben.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:

- Neugestaltung Bahnhof Konolfingen
- Planungsstudie Raum Konolfingen (LV-W-3b)

Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> Vorleistung <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2
---	---

Sonstiges

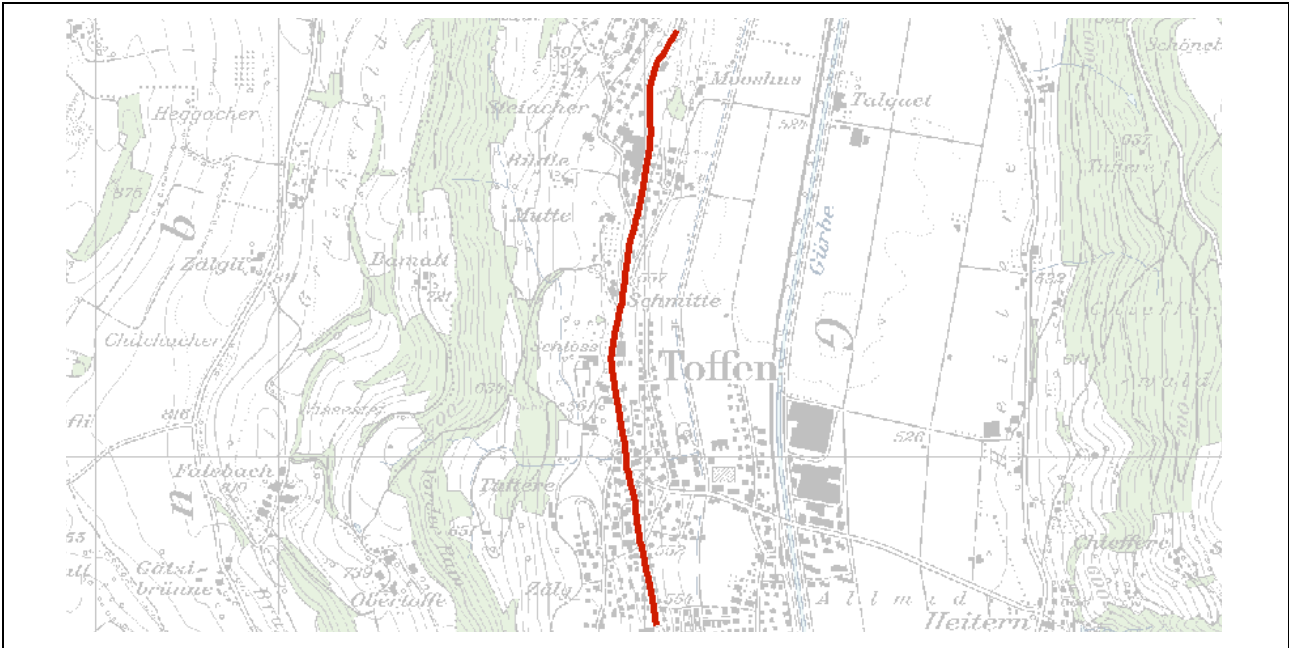
Literatur/Grundlagendokumente:
 -

Quantitative Angaben:
 Belastung bestehendes Strassennetz: Unterführung
 GVM 2012: 6'400 DWV
 GVM 2030: 7'000 DWV

Bemerkungen/Hinweise:
 - Die Massnahme wurde im Agglomerationsprogramm Bern 2. Generation mit einer Priorität C eingegeben. Für Massnahmen im C-Horizont wurden im Prüfbericht keine Nummern vergeben.

Massnahme Ortsdurchfahrten/Verträglichkeit:	Toffen, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	MIV-O-10 Priorität C
--	---	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-MIV 5.10), Nr. im Prüfbericht Bund: -
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung	
Zielsetzung: Auf dem südlichen Abschnitt der Ortsdurchfahrt bestehen gemäss Standards Defizite für Velofahrende und Zufussgehende und die Bausubstanz ist zum Teil in einem schlechten Zustand. Mit Umsetzung der Massnahmen sollen diese Defizite behoben werden. Insgesamt wird dadurch die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr erhöht und die Trennwirkung der Strasse reduziert bzw. deren Verträglichkeit verbessert.	
Massnahmen: Die konkreten Massnahmen werden im Rahmen eines umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes festgelegt.	

Zuständigkeiten	
Federführung: TBA-OIK II	Beteiligte Stellen: Gemeinde Toffen, betroffene TU

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
Geschätzter Baubeginn:	2028
Inbetriebnahme:	erfolgt in Etappen

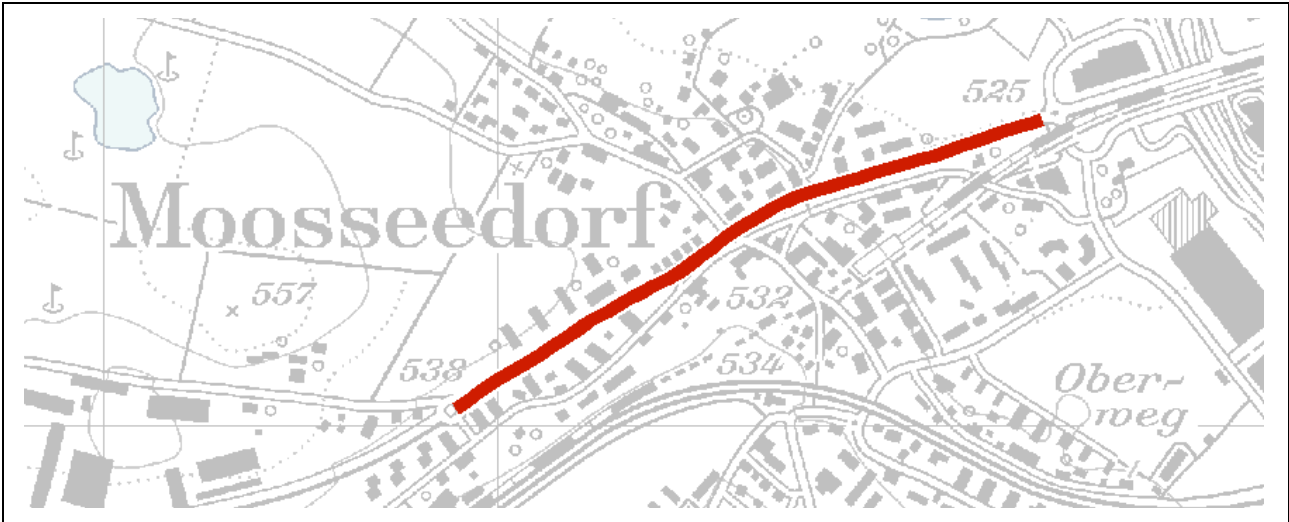
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: 4.3 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund 35% 1.5 Mio. Fr. Anteil Kanton 65% 2.8 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 0% 0 Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input checked="" type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 50% Stand: Nov. 2015

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Mit der Sanierung der Kantonsstrasse wird der Verkehr verstetigt und attraktivere Bedingungen für den LV geschaffen. Die Massnahme vermindert die Dominanz des MIV und verbessert die Verträglichkeit der Strasse im Siedlungsgebiet. - WK2: Keine Wirkung. - WK3: Die Umgestaltungen mit weniger dominanten Strassen wirken sich positiv auf die Sicherheit aus. - WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung. 	
Machbarkeit: -	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> - Laufende Schwachstellenbehebung der RVNP (LV-S-15) - Korridorstudie Belp-Gürbetal (V-MIV 10.2, RGSK BM I) 	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input checked="" type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges
Literatur/Grundlagendokumente: -
Quantitative Angaben: Belastung bestehendes Strassennetz: Thunstrasse GVM 2012: 5'500 DWV GVM 2030: 6'300 DWV
Bemerkungen/Hinweise: <ul style="list-style-type: none"> - Etappierte Umsetzung - Die Massnahme wurde im Agglomerationsprogramm Bern 2. Generation mit einer Priorität C eingegeben. Für Massnahmen im C-Horizont wurden im Prüfbericht keine Nummern vergeben.

Massnahme Ortsdurchfahrten/Verträglichkeit:	Moosseedorf, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	MIV-O-11 Priorität C
--	--	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-MIV 5.11), Nr. im Prüfbericht Bund: -
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Die Bernstrasse in Moosseedorf ist und bleibt eine hochbelastete Hauptstrasse und Zubringer zum nahen Autobahnanschluss. Die Strasse wurde vor noch nicht allzu langer Zeit saniert. Die Lärmschutzwände verstärken die Trennwirkung und kanalisieren den Verkehr zusätzlich. Die Sichtbezüge sind eingeschränkt. Die signalisierte Geschwindigkeit von 50 km/h wird deutlich überschritten. Mit der Umsetzung von Massnahmen sollen der Innerortscharakter gestärkt, die Trennwirkung vermindert und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Massnahmen:

Die konkreten Massnahmen werden im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes festgelegt. Seitens der Gemeinde bestehen Planungsideen auf konzeptioneller Stufe.

Zuständigkeiten

Federführung:

TBA-OIK III

Beteiligte Stellen:

Gemeinde Moosseedorf, betroffene TU

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

Eingabe Vorprojekt beim Bund: ab 2025

Geschätzter Baubeginn: ab 2027

Inbetriebnahme: ab 2028

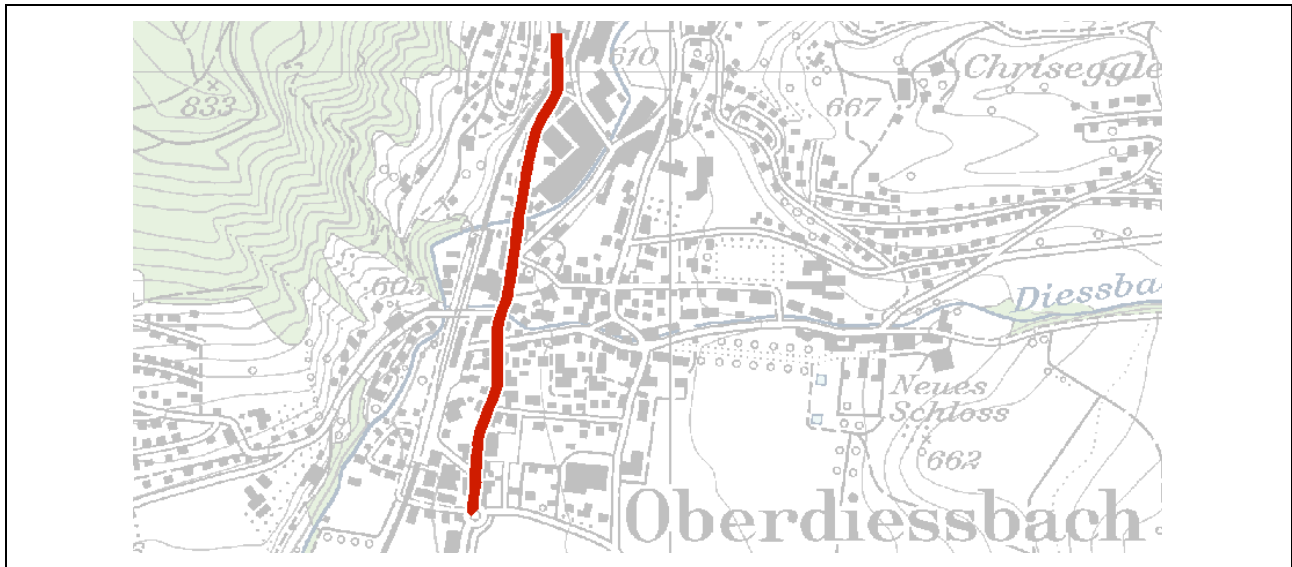
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 3.0 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">20%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">0.6 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">70%</td> <td style="text-align: right;">2.1 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">10%</td> <td style="text-align: right;">0.3 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> <p>Genauigkeit: +/- 50%</p> <p>Stand: September 2015</p>	Anteil Bund	20%	0.6 Mio. Fr.	Anteil Kanton	70%	2.1 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	10%	0.3 Mio. Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	20%	0.6 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	70%	2.1 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinde	10%	0.3 Mio. Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input checked="" type="checkbox"/> ab 2027</p>													

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Durch die Massnahmen fliesst der motorisierte Verkehr langsamer, aber stetiger. Durch ein tieferes Geschwindigkeitsniveau und die Verdeutlichung des Innerortscharakters wird die Verträglichkeit der Verkehrsarten untereinander erhöht. Die Querungen des Langsamverkehrs werden aufgewertet. - WK2: Geringfügige Wirkungen. Durch verbesserte oberirdische Querungen kann der öffentliche Raum gestärkt werden. - WK3: Durch die Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrs sowie beispielsweise den Umbau der Einmündungen Sandstrasse/Hofwilstrasse kann eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden. - WK4: Geringfügige Wirkungen. Tendenziell tragen verminderte Geschwindigkeiten zu einer geringeren Lärmbelastung bei. 	
<p>Machbarkeit:</p> <p>Der Handlungsbedarf wird nach den Standards Kantonstrasse geprüft. Das Projekt wird einen Anteil Substanzerhaltungsmassnahmen enthalten. Daran beteiligt sich der Bund nicht. An den anzupassenden Knoten muss sich die Gemeinde an den Kosten beteiligen.</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Moosseedorf-Zollikofen, Bernstrasse – Zürichstrasse, Erhöhung Verkehrssicherheit (LV-S-6) - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014, Netzlücke 08 	
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input checked="" type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges
<p>Literatur/Grundlagendokumente:</p> <p>-</p>
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>Belastung bestehendes Strassennetz: Bernstrasse</p> <p>GVM 2012: 13'100 DWV GVM 2030: 15'500 DWV</p>
<p>Bemerkungen/Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Massnahme wurde im Agglomerationsprogramm Bern 2. Generation mit einer Priorität C eingegeben. Für Massnahmen im C-Horizont wurden im Prüfbericht keine Nummern vergeben.

Massnahme Ortsdurchfahrten/Verträglichkeit:	Oberdiessbach, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	MIV-O-12 Priorität A
--	--	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-MIV 5.13a), Nr. im Prüfbericht Bund: -
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

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

Massnahmen:

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

Zuständigkeiten

Federführung:

TBA-OIK II

Beteiligte Stellen:

Gemeinde Oberdiessbach

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

Erarbeitung des Bauprojektes in Zusammenarbeit mit der Gemeinde gemäss Standardprozess ab 2016.

Eingabe Vorprojekt beim Bund: -

Geschätzter Baubeginn: 2021

Inbetriebnahme: 2022

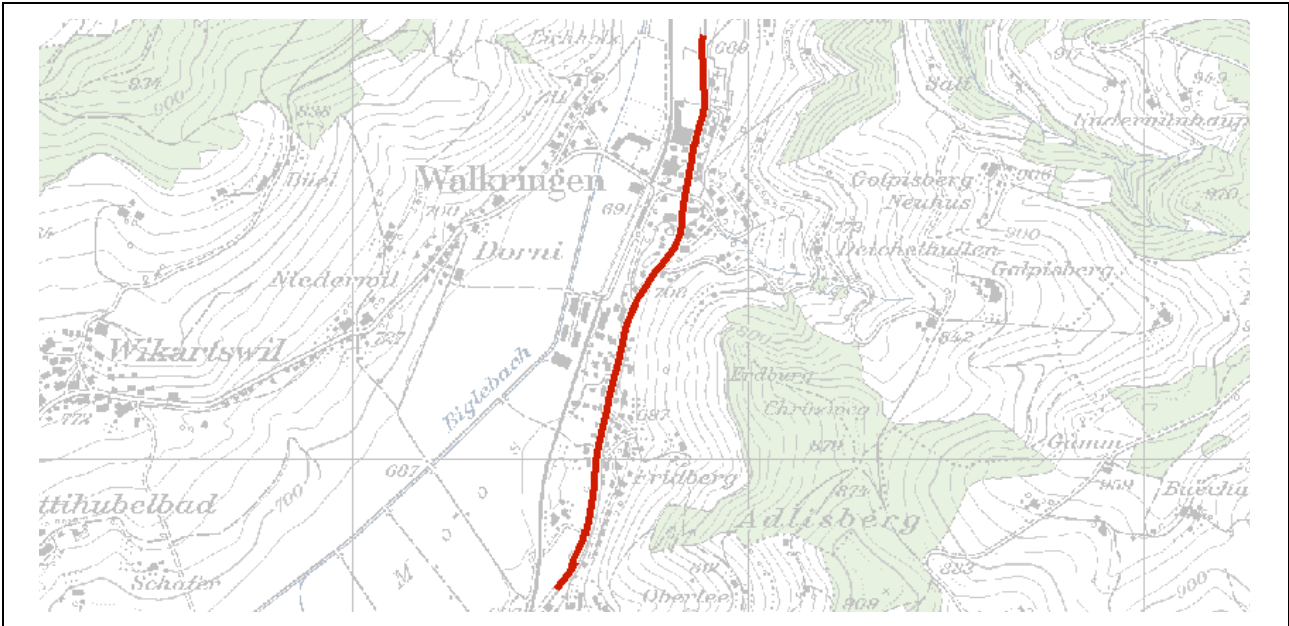
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 4.4 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">0%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">100%</td> <td style="text-align: right;">4.4 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">0%</td> <td style="text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> <p>Genauigkeit: +/- 50%</p> <p>Stand: 18.11.2014</p>	Anteil Bund	0%	0 Fr.	Anteil Kanton	100%	4.4 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	0%	0 Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	0%	0 Fr.											
Anteil Kanton	100%	4.4 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinde	0%	0 Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>													

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Mit der Sanierung der Kantonsstrasse wird der Verkehr verstetigt und attraktivere Bedingungen für den LV geschaffen. Die Massnahme vermindert die Dominanz des MIV und verbessert die Verträglichkeit der Strasse im Siedlungsgebiet. - WK2: Mit der Umgestaltung des Strassenraumes wird eine Aufwertung des öffentlichen Raumes erreicht. - WK3: Die Umgestaltungen mit weniger dominanten Strassen wirken sich positiv auf die Sicherheit aus. Mit dem Rückbau der überdimensionierten Einmündung im Bereich Freimettigenstrasse, Kirchstrasse in die Kantonsstrasse kann insbesondere die Fussgängersicherheit wesentlich erhöht werden. - WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung 	
<p>Machbarkeit:</p> <p>Der Handlungsbedarf wird nach den Standards Kantonstrassen geprüft. Das Projekt wird einen Anteil Substanzerhaltungsmassnahmen enthalten. In den anzupassenden Knoten muss sich der Gemeinde an den Kosten beteiligen.</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:</p> <p>-</p>	
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges
<p>Literatur/Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Projektunterlagen OIK II
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>Belastung bestehendes Strassennetz: Burgdorfstrasse</p> <p>GVM 2012: 9'700 DWV</p> <p>GVM 2030: 10'800 DWV</p>
<p>Bemerkungen/Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausserhalb Agglomerationsperimeter (RGSK I: V-MIV 5.13a) und folglich keine Prüfnummer vorhanden - Reifegrad 1-2

Massnahme Ortsdurchfahrten/Verträglichkeit:	Walkringen, vertragliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	MIV-O-13 Priorität B
--	---	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (V-MIV 5.13b), Nr. im Prüfbericht Bund: -
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

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

Massnahmen:

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

Zuständigkeiten

Federführung:

TBA-OIK II

Beteiligte Stellen:

Gemeinde Walkringen, betroffene TU

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

Erarbeitung einer Planungsstudie in Zusammenarbeit mit der Gemeinde gemäss Standardprozess ab 2016.

Geschätzter Baubeginn: ab 2023

Inbetriebnahme: ab 2024

Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: 1.7 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund 0% 0 Fr. Anteil Kanton 100% 1.7 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 0% 0 Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 50% Stand: Feb. 2015

Beurteilung

Wirkung (WK 1-4):

- WK1: Mit der Sanierung der Kantonsstrasse wird der Verkehr verstetigt und attraktivere Bedingungen für den LV geschaffen. Die Massnahme vermindert die Dominanz des MIV und verbessert die Verträglichkeit der Strasse im Siedlungsgebiet.
- WK2: Mit der Umgestaltung des Strassenraumes wird eine Aufwertung des öffentlichen Raumes erreicht.
- WK3: Die Umgestaltungen mit weniger dominanten Strassen wirken sich positiv auf die Sicherheit aus.
- WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung

Machbarkeit:
 Der Handlungsbedarf wird nach den Standards Kantonstrassen geprüft. Das Projekt wird einen Anteil Substanzerhaltungsmassnahmen enthalten. In den anzupassenden Knoten muss sich der Gemeinde an den Kosten beteiligen.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:

- Massnahme Walkringen/Bigenthal, Schliessen von Netzlücken (LV-N-10)
- Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs RKBM Freizeit (LV-S-15)

Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2
---	---

Sonstiges

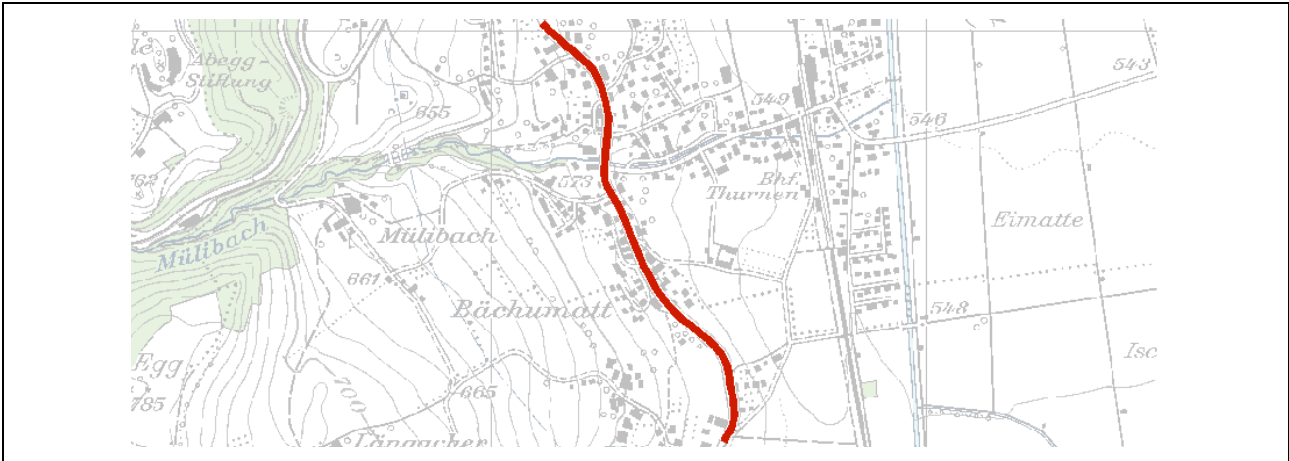
Literatur/Grundlagendokumente:
 - Projektunterlagen OIK II

Quantitative Angaben:
 Belastung bestehendes Strassennetz: Unterdorfstrasse
 GVM 2012: 5'000 DWV
 GVM 2030: 5'800 DWV

Bemerkungen/Hinweise:
 - Ausserhalb Agglomerationsperimeter, folglich keine Nummer im Prüfbericht Bund

Massnahme Ortsdurchfahrten/Verträglichkeit:	Mühlethurnen, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	MIV-O-14 Priorität C
--	---	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-MIV 5.13c), Nr. im Prüfbericht Bund: -
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



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

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>TBA-OIK II</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Gemeinde Mühlethurnen</p>

Realisierung	
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <p>Erarbeitung des Bauprojektes in Zusammenarbeit mit der Gemeinde gemäss Standardprozess ab 2016.</p> <p>Eingabe Vorprojekt beim Bund: -</p> <p>Geschätzter Baubeginn: ab 2027</p> <p>Inbetriebnahme: ab 2028</p>	

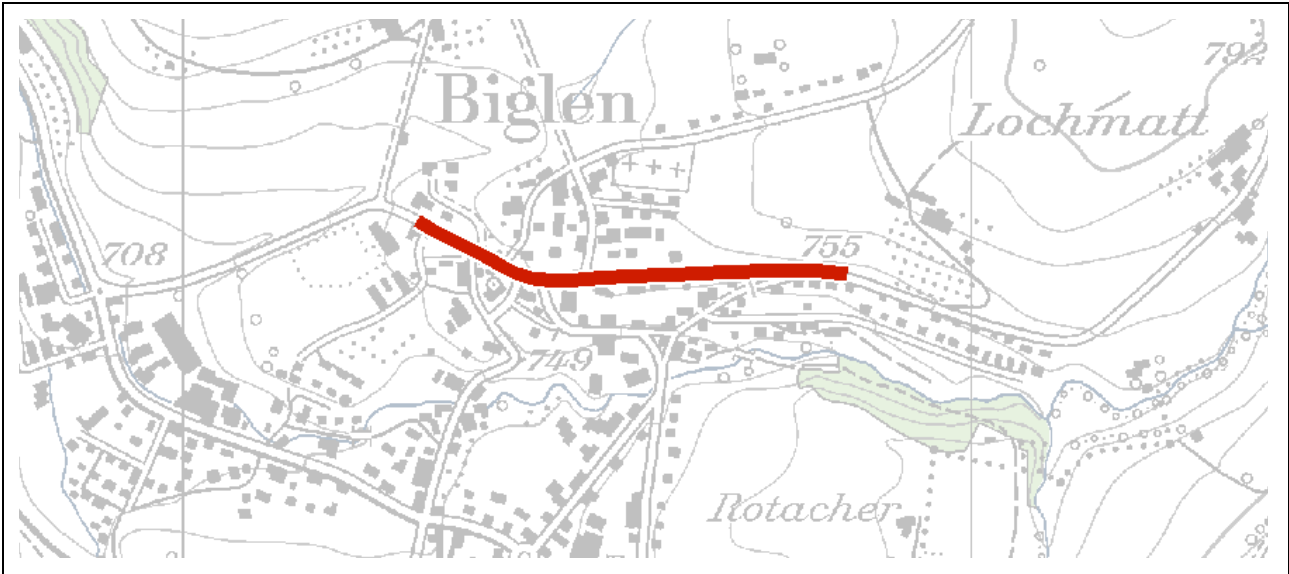
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 3.7 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">0%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">100%</td> <td style="text-align: right;">3.7 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">0%</td> <td style="text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	0%	0 Fr.	Anteil Kanton	100%	3.7 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	0%	0 Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	0%	0 Fr.											
Anteil Kanton	100%	3.7 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinde	0%	0 Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p><input type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ab 2027</p>	<p>Genauigkeit: +/- 50%</p> <p>Stand: 18.11.2014</p>												

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Mit der Sanierung der Kantonsstrasse wird der Verkehr verstetigt und attraktivere Bedingungen für den LV geschaffen. Die Massnahme vermindert die Dominanz der MIV und verbessert die Verträglichkeit der Strasse im Siedlungsgebiet. - WK2: Mit der Umgestaltung des Strassenraumes wird eine Aufwertung des öffentlichen Raumes erreicht. - WK3: Die Umgestaltungen mit weniger dominanten Strassen wirken sich positiv auf die Sicherheit aus. - WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung. 	
<p>Machbarkeit:</p> <p>Der Handlungsbedarf wird nach den Standards Kantonstrassen geprüft. Das Projekt wird einen Anteil Substanzerhaltungsmassnahmen enthalten. An den anzupassenden Knoten muss sich die Gemeinde an den Kosten beteiligen.</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:</p> <p>-</p>	
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 1</p> <p><input type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges
<p>Literatur/Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Projektunterlagen OIK II
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>Belastung bestehendes Strassennetz: Dorfstrasse</p> <p>GVM 2012: 4'100 DWV</p> <p>GVM 2030: 5'000 DWV</p>
<p>Bemerkungen/Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausserhalb Agglomerationsperimeter folglich keine Nummer im Prüfbericht Bund

Einzelmassnahme Ortsdurchfahrt/Verträglichkeit:	Biglen, verträgliche Gestaltung Sägestutz	MIV-O-15 Priorität A
--	--	-------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-MIV 5.14), Nr. im Prüfbericht Bund: -
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung	
Zielsetzung: Der Sägestutz in Biglen weist gemäss Standards Defizite für Velofahrende auf. Mit der Gesamtsanierung des Strassenabschnitts sollen diese Defizite behoben und damit die Schulwegsicherheit gewährleistet werden.	
Massnahmen: - Die konkreten Massnahmen werden im Rahmen eines umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes festgelegt. - Es besteht die Möglichkeit durch die Einführung einer Tempo-30-Zone die Verkehrssicherheit zu erhöhen.	
Zuständigkeiten	
Federführung: TBA-OIK II	Beteiligte Stellen: Gemeinde Biglen, betroffene TU
Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Erarbeitung des Bauprojektes in Zusammenarbeit mit der Gemeinde gemäss Standardprozess. Eingabe Vorprojekt beim Bund: - Geschätzter Baubeginn: 2022 Inbetriebnahme: 2024	

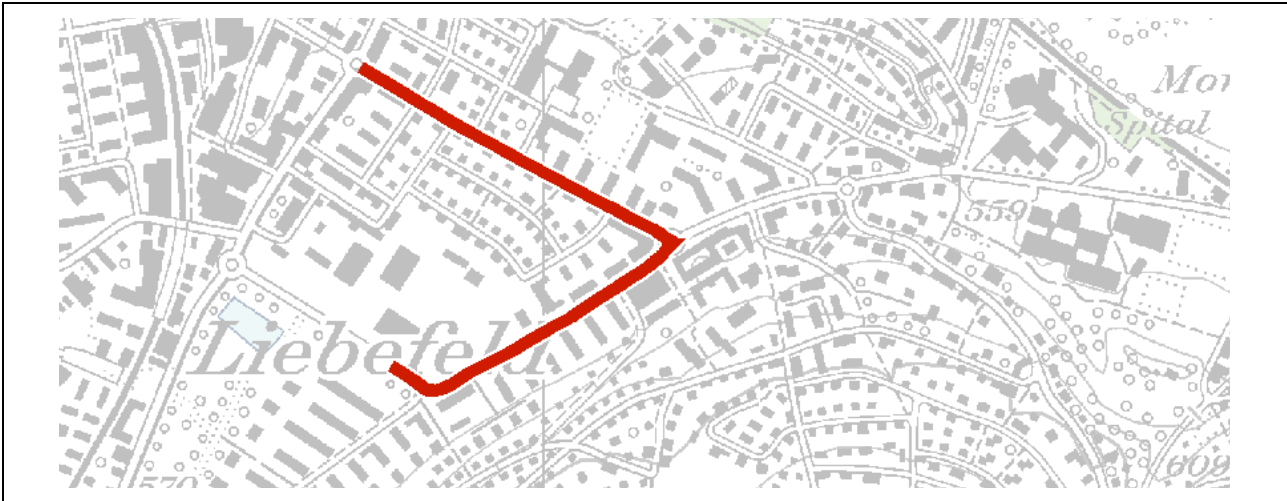
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: 2.2 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund 0% 0 Fr. Anteil Kanton 100% 2.2 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 0% 0 Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 50% Stand: 18.11.2014

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Mit der Sanierung der Kantonsstrasse wird der Verkehr verstetigt und attraktivere Bedingungen für den LV geschaffen. Die Massnahme vermindert die Dominanz des MIV und verbessert die Verträglichkeit der Strasse im Siedlungsgebiet. - WK2: Keine Wirkung. - WK3: Die Umgestaltungen mit weniger dominanten Strassen wirken sich positiv auf die Sicherheit aus. - WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung.	
Machbarkeit: Der Handlungsbedarf wird nach den Standards Kantonstrassen geprüft. Das Projekt wird einen Anteil Substanzerhaltungsmassnahmen enthalten. An den anzupassenden Knoten muss sich die Gemeinde an den Kosten beteiligen.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: - Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs RKBM Priorität 2, ausserhalb Agglomerationsperimeter (LV-S-14a)	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges
Literatur/Grundlagendokumente: - Projektunterlagen OIK II
Quantitative Angaben: Belastung bestehendes Strassennetz: Sägestutz GVM 2012: 1'700 DWV GVM 2030: 1'800 DWV
Bemerkungen/Hinweise: -

Massnahme Ortsdurchfahrten/Verträglichkeit:	Köniz, verträgliche Gestaltung Wabersacker-/ Hessesstrasse	MIV-O-16 Priorität B
--	---	-------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



<p>Massnahmenbeschreibung</p> <p>Zielsetzung Wabersackerstrasse:</p> <p>Die Wabersackerstrasse wurde in den 60er-Jahren als verkehrsorientierte Ortsverbindungsstrasse erstellt. Radfahrende und Zufussgehende wurden auf ein gemeinsames, überbreites Trottoir verbannt. In der Zwischenzeit liegt die Wabersackerstrasse in einem dicht überbauten Quartier. Der DTV 2014 beträgt 5'500 FZ (Verkehrszählung). Die Gestaltung des Strassenbildes muss die angrenzenden Nutzungen stärker berücksichtigen und die verkehrlichen Nutzungen auf dem Trottoir (Fussweg, Veloweg, Parkierung) entflechten. Insbesondere ist die Veloführung über das Trottoir sehr konflikträftig und vor dem Hintergrund der Zunahme von E-Bikes zu hinterfragen und eventuell neu zu lösen.</p> <p>Zielsetzung Hessesstrasse:</p> <p>Die Hessesstrasse (Generell 50) wurde 2010 in die Tempo-30-Zone Hessgut integriert. Als flankierende Verkehrsberuhigungsmassnahmen wurden seitlich Parkplätze (Blaue Zone) markiert und örtliche Fahrbahnverengungen mit Trottoirzunge und Blenden erstellt sowie die Eingangstore gestaltet. Die massgebende Geschwindigkeit V85 kann dadurch eingehalten werden. Die Verkehrsmenge hat von 5'500 (DTV 2009) auf 4'300 Fahrzeuge (DTV 2014, Verkehrszählung) abgenommen. Das Erscheinungsbild der Strasse ist aber nach wie vor sehr verkehrsorientiert und für den Fuss- und Veloverkehr nicht attraktiv. Dem hohen Aufkommen im Fussverkehr (An ihr liegt ein Kindergarten und in unmittelbarer Nähe die Schulanlage Hessgut mit Sportanlagen), soll mit einer adäquaten Gestaltung Rechnung getragen werden.</p> <p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - In einem Betriebs- und Gestaltungskonzept ist der bestehende Strassenraum zu analysieren und eine quartierverträgliche Gestaltung anzustreben. Der Strassenquerschnitt ist der Verkehrsmenge und dem Modalsplit (Koexistenz) entsprechend neu zu ordnen, die angrenzenden Nutzungen und deren Ansprüche (Parkierung) sind einzubeziehen und die gestalterischen Anliegen (Strassengrün) zu berücksichtigen. In diese Gesamtbetrachtung ist auch die Ortsdurchfahrt Steinhölzli miteinzubeziehen.
--

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde Köniz	Beteiligte Stellen: Betroffene TU

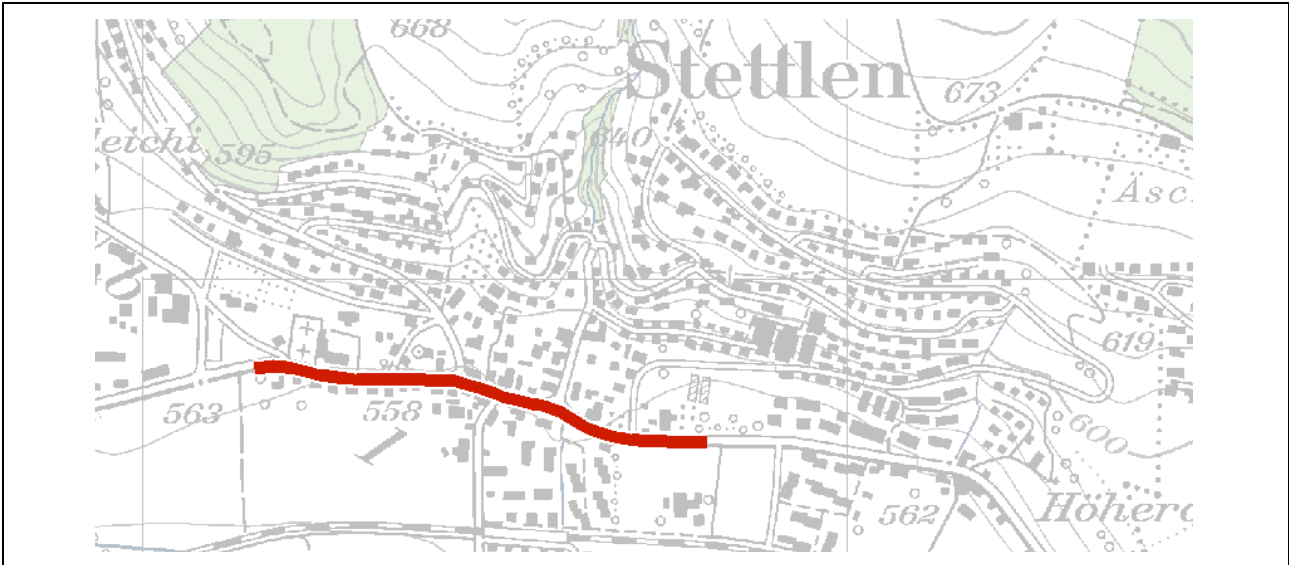
Realisierung													
Vorgehen/Meilensteine: Vorprojekt: ab 2020 Geschätzter Baubeginn: ab 2023 Inbetriebnahme: ab 2024													
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: 3.0 Mio.(exkl. MWSt.) Kostenteiler: <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: right;">35 %</td> <td style="text-align: right;">1.0 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">22.75 %</td> <td style="text-align: right;">0.7 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">42.25 %</td> <td style="text-align: right;">1.3 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35 %	1.0 Mio. Fr.	Anteil Kanton	22.75 %	0.7 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	42.25 %	1.3 Mio. Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35 %	1.0 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	22.75 %	0.7 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinde	42.25 %	1.3 Mio. Fr.											
Anteil	%	Fr.											
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 50% Stand: Mai 2016												

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahmen verbessern die Qualität des Verkehrssystems vor allem für den Langsamverkehr. Zufussgehende können die Strasse besser queren und Velofahrende werden nicht mehr durch ein- und ausfahrende Autos gefährdet. - WK2: Die beiden Strassenzüge werden verträglicher gestaltet, damit die Anwohnenden gerne zu Fuss und per Velo unterwegs sind, und sich in einem stressfreien Umfeld begegnen können. Kinder gehen alleine entlang der Strasse ohne Gefährdung. Damit wird die Zentrumslage als Wohnort auch für Familien gestärkt und der Quartiercharakter kann gepflegt werden. - WK3: Die Massnahmen tragen grundsätzlich zu einer höheren Verkehrssicherheit bei. Dadurch erhalten die beiden Strassenzüge ein grösseres Gewicht als Langsamverkehrsverbindung. - WK4: Die Massnahmen führen insbesondere auf der Hessesstrasse zu einem stetigeren Verkehrsablauf und damit zu einem reduzierten CO2-Ausstoss und weniger Lärm. Zudem kann mit der höheren Attraktivität der Strassenzüge zu einer Verlagerung vom MIV auf den LV beigetragen werden. 	
Machbarkeit: Die Machbarkeit ist gegeben.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> - Verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt Steinhölzli (nicht Bestandteil des RGSK) 	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges		
Literatur/Grundlagendokumente:		
- Semesterarbeit AK Verkehrsanlagen: Sara Ruchti, 2014/15		
Quantitative Angaben:		
Belastung bestehendes Strassennetz:		
	Wabersackerstrasse	Hessstrasse
GVM 2012:	4'700 DWV	4'600 DWV
GVM 2030:	5'900 DWV	5'300 DWV
Bemerkungen/Hinweise:		
-		

Massnahme Ortsdurchfahrten/Verträglichkeit:	Stettlen, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	MIV-O-17 Priorität A
--	---	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung	
<p>Die Ortsdurchfahrt von Stettlen weist gemäss Standards Kantonsstrasse Defizite in den Bereichen Veloverkehr längs, Zufussgehende quer, Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit und Integration in die städtebauliche Struktur auf. Mit Umsetzung der Massnahmen werden diese Defizite behoben.</p> <p>Insgesamt werden dadurch</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Sicherheit für den Langsamverkehr erhöht und damit auch der Schulwegsicherung Rechnung getragen, - die Attraktivität für den LV gesteigert und die Verträglichkeit der Strasse erhöht. 	
<p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Veloführung in Längsrichtung - Verbesserung der Querbeziehungen für den Fussverkehr - Integration in die Ortsstruktur 	

Zuständigkeiten	
<p>Federführung: TBA-OIK II</p>	<p>Beteiligte Stellen: Gemeinde Stettlen, betroffene TU</p>

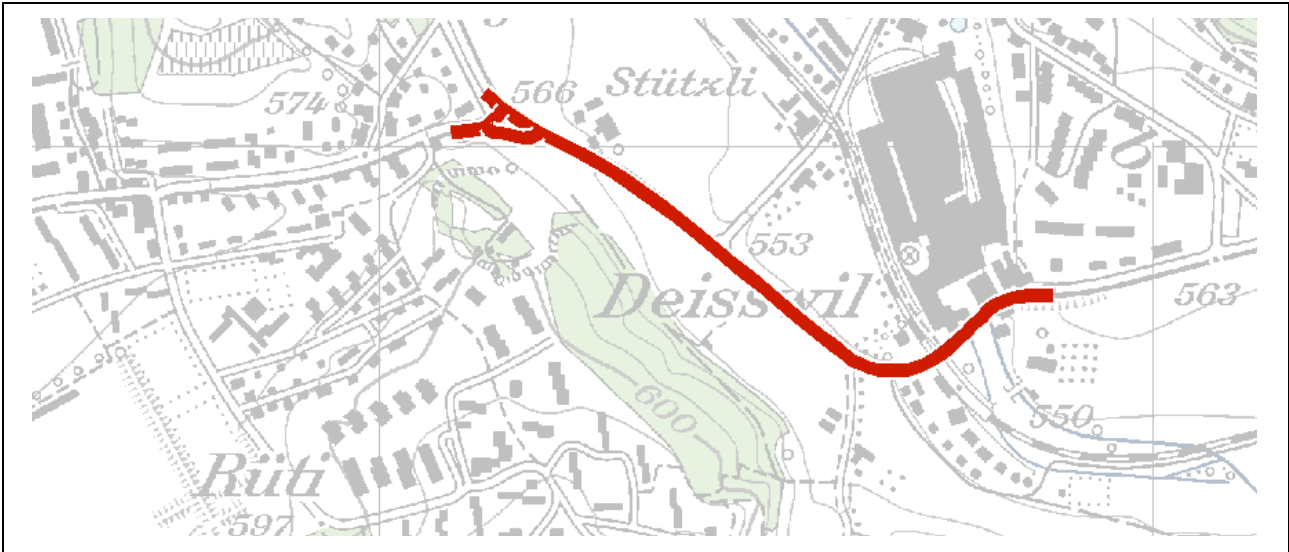
Realisierung													
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <p>Vorprojekt: bis Ende 2015 (inkl. Mitwirkung)</p> <p>Baubeginn: 2019</p> <p>Inbetriebnahme: 2020</p>													
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: ca. 3.7 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>35.0%</td> <td>1.3 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>51.5%</td> <td>1.9 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>13.5%</td> <td>0.5 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35.0%	1.3 Mio. Fr.	Anteil Kanton	51.5%	1.9 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	13.5%	0.5 Mio. Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35.0%	1.3 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	51.5%	1.9 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinde	13.5%	0.5 Mio. Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>	<p>Genauigkeit: +/- 20%</p> <p>Stand: Feb. 2016</p> <p><i>(Die Gemeinde trägt 65% der Kosten für Infrastruktur in ihrem Eigentum)</i></p>												

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Mit der Sanierung der Kantonsstrasse wird der Verkehr verstetigt und attraktivere Bedingungen für den LV geschaffen. Die Massnahme vermindert die Dominanz der MIV und verbessert die Verträglichkeit der Strasse im Siedlungsgebiet. - WK2: Mit der Umgestaltung des Strassenraumes wird eine Aufwertung des öffentlichen Raumes erreicht. - WK3: Die Umgestaltungen mit weniger dominanten Strassen wirken sich positiv auf die Sicherheit aus. - WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung. 	
<p>Machbarkeit:</p> <p>Der Handlungsbedarf wird nach den Standards Kantonstrassen geprüft. Das Projekt wird einen Anteil Substanzerhaltungsmassnahmen enthalten. Daran beteiligt sich der Bund nicht. In den anzupassenden Knoten muss sich der Gemeinde an den Kosten beteiligen.</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bauvorhaben Gemeindehaus Stettlen ist mit Bernstrasse abzugleichen (zeitlich und teilweise baulich) - Laufende Schwachstellenbehebung der RVNP (LV-S-15) 	
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges
Literatur/Grundlagendokumente: - Massnahmenkonzept Worblental, Zeltner Ingenieure/Lohner + Partner, 2013
Quantitative Angaben: Belastung bestehendes Strassennetz: Bernstrasse GVM 2012: 9'900 DWV GVM 2030: 11'100 DWV
Bemerkungen/Hinweise: -

Massnahme Ortsdurchfahrten/Verträglichkeit:	Deisswil, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	MIV-O-18 Priorität A
--	---	-------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung	
<p>Zielsetzung:</p> <p>Die Bernstrasse in Deisswil ist eine stark frequentierte Strasse (DWV >13'000 FZ) welche einen Grossteil des Verkehrs aus dem Worblental aufnimmt. Die Veloanlage auf diesem Abschnitt entspricht nicht dem kantonalen Standard und sollte bezüglich Sicherheit für den Veloverkehr verbessert werden. Der Knoten Umfahrungsstrasse/Bernstrasse ist zudem ebenfalls zu korrigieren und für den Langsamverkehr besser auszugestalten. Eine Zunahme des Verkehrs wird zukünftig durch die Realisierung des ESP Bernapark entstehen. Für den Bernapark gilt es Voraussetzungen zu schaffen, damit die Realisierung vorangetrieben werden kann.</p> <p>Weiterer Handlungsbedarf an der Strasse wird durch die Verlegung des Bahnhofs auf die Nordseite der Strasse erzeugt. Die Anlage ist der neuen Situation anzupassen.</p>	
<p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung des Anschlusses Bernstrasse/ Umfahrungsstrasse - Velomassnahmen entlang der Bernstrasse - Verbesserung des Anschlusses Schwandiweg - Anpassen der Anlage an die Situation um den neuen Bahnhof 	
Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>TBA-OIK II</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Gemeinden Stettlen und Ostermundigen, betroffene TU, Arealeigentümer</p>

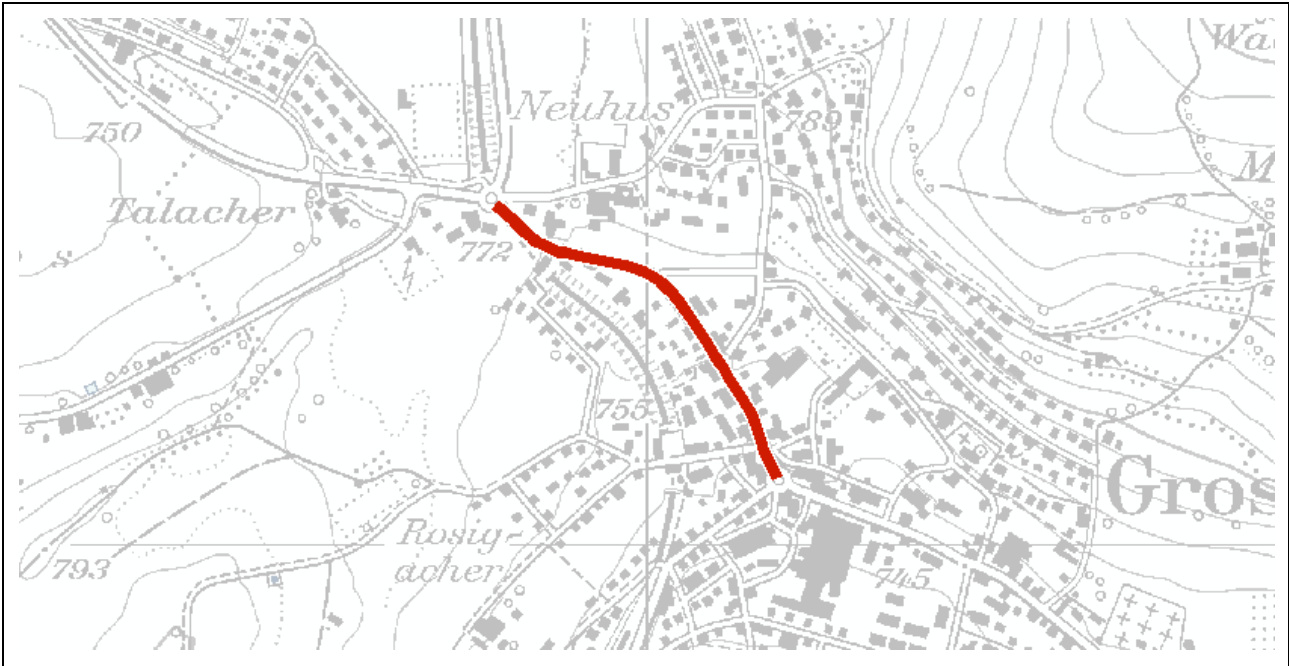
Realisierung													
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <p>Vorprojekt: bis Ende 2015 (inkl. Mitwirkung)</p> <p>Baubeginn: 2020</p> <p>Inbetriebnahme: 2021</p>													
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 3.0 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>35%</td> <td>1.05 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>65%</td> <td>1.95 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>0%</td> <td>0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35%	1.05 Mio. Fr.	Anteil Kanton	65%	1.95 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	0%	0 Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	1.05 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	65%	1.95 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinde	0%	0 Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>	<p>Genauigkeit: +/- 50%</p> <p>Stand: Juni 2015</p>												

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Mit der Sanierung der Kantonsstrasse wird der Verkehr verstetigt und attraktivere Bedingungen für den LV geschaffen. Die Massnahme vermindert die Dominanz des MIV und verbessert die Verträglichkeit der Strasse im Siedlungsgebiet. Mit der Erstellung neuer Knotenanschlüsse wird die Kapazität erhöht. - WK2: Mit der Verlegung der Bahnlinie und der Umgestaltung des Strassenraumes werden eine Aufwertung des öffentlichen Raumes und eine Siedlungsentwicklung nach innen ermöglicht. Ein guter Anschluss an den ESP fördert dessen Entwicklung. - WK3: Dank leistungsfähigen Anschlüssen für das ESP werden gefährliche Abbiegemanöver verhindert. Für den Veloverkehr wird die Sicherheit markant verbessert. - WK4: Die Verbesserung der Situation für den Veloverkehr leistet einen Beitrag zur Änderung des Modalsplit. 	
<p>Machbarkeit:</p> <p>Die Machbarkeit wurde im Massnahmenkonzept Worblental erarbeitet.</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Planungen Areal ehemalige Kartonfabrik Deisswil (Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete S-5), Wasserbauplan sowie Verlegung Station Deisswil (ÖV-Reg-1) 	
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges	
Literatur/Grundlagendokumente:	
- Massnahmenkonzept Worblental, Zeltner Ingenieure/Lohner + Partner, 2013	
Quantitative Angaben:	
Belastung bestehendes Strassennetz: Bernstrasse	
GVM 2012:	13'200 DWV
GVM 2030:	14'700 DWV
Bemerkungen/Hinweise:	
-	

Massnahme Ortsdurchfahrten/Verträglichkeit:	Grosshöchstetten, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	MIV-O-19 Priorität A
--	---	-------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <p>Der Raum Konolfingen-Grosshöchstetten-Bowil bildet ein Scharnier zwischen der Region Bern (Worb), dem Aaretal (Münsingen), der Region Thun, der Region Burgdorf und dem Emmental. Diese verkehrstechnisch gute Lage führt einerseits zu einer guten Standortattraktivität, andererseits zu Durchgangsverkehr. Dies führt zu negativen Auswirkungen für den Lokal- und Langsamverkehr sowie generell für die Aufenthaltsqualitäten innerhalb der Ortschaften. Mit den vorgeschlagenen Massnahmen sollen die nötigen Verbesserungen insbesondere für den Veloverkehr (längs) und Fussgänger (quer) kosteneffizient angegangen werden.</p>
<p>Massnahmen:</p> <p><u>Grosshöchstetten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Umgestaltung des Kernbereichs der Ortsdurchfahrten im bestehenden Strassenquerschnitt: <ul style="list-style-type: none"> - Überbreite Randlinien, einheitlich sanfte Ränder - Sicherung von Querungsstellen für den LV mit Mittelinsel - Sanfte gestalterische Aufwertung unter Berücksichtigung des gesamten Aussenraumes - Tempo 30 im engeren Kernbereich auf Bern-, Bahnhof- und Dorfstrasse inkl. anschliessender Quartierstrassen (Voraussetzung für Tempo 30 auf Kantonsstrasse). - Radstreifen auf der KS10 bergwärts mit leicht erweitertem Strassenquerschnitt in den äusseren Bereichen, Sicherung der Querungen mit Mittelinseln. - Pfortner auf der KS10 (von Zäziwil her) <p><u>Ausserorts:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Radstreifen bergwärts durch Querschnittsverbreiterung (Zäziwil–Grosshöchstetten).

Zuständigkeiten	
Federführung: TBA-OIK II	Beteiligte Stellen: Gemeinde Grosshöchstetten

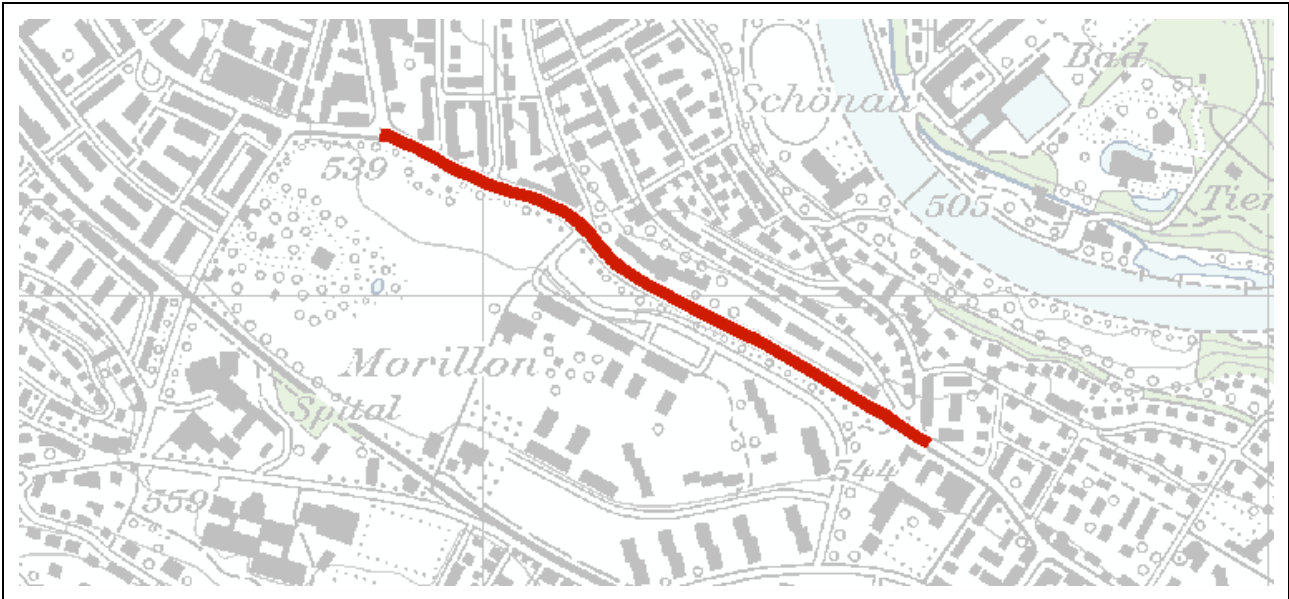
Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Baubeginn: ab 2019 Inbetriebnahme: ab 2020	
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: 1.0 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund 35% 0.35 Mio. Fr. Anteil Kanton 65% 0.65 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 0% 0 Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 50% Stand: Juni 2016

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Mit der Umgestaltung des Strassennetzes werden der Verkehr verstetigt und attraktivere Bedingungen für den LV geschaffen. Die Massnahmen vermindern die Dominanz des MIV und verbessern die Verträglichkeit der Strasse im Siedlungsgebiet. Mit der Erstellung neuer Knotenanschlüsse wird die Kapazität erhöht. - WK2: Mit der Umgestaltung des Strassenraumes werden eine Aufwertung des öffentlichen Raumes ermöglicht. - WK3: Für den Velo- und Fussverkehr wird die Sicherheit markant verbessert. - WK4: Die Verbesserung der Situation für den Veloverkehr leistet einen Beitrag zur Änderung des Modalsplits.	
Machbarkeit: Die Machbarkeit wurde in der Korridorstudie Konolfingen–Grosshöchstetten–Bowil (RKBM, 2013) aufgezeigt.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: - Planungsstudie Raum Konolfingen (LV-W-3b) - Umfahrungspläne Grosshöchstetten Nord und West	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges	
Literatur/Grundlagendokumente:	
- Korridorstudie Konolfingen–Grosshöchstetten–Bowil (RKBM, 2013)	
Quantitative Angaben:	
Belastung bestehendes Strassennetz: Bernstrasse	
GVM 2012:	14'700 DWV
GVM 2030:	18'200 DWV
Bemerkungen/Hinweise:	
-	

Massnahme Ortsdurchfahrten/Verträglichkeit:	Bern, Seftigenstrasse	MIV-O-20 Priorität B
--	------------------------------	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (...), Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Verträglichkeit und der Verkehrssicherheit sowie schliessen von Netzlücken für den Veloverkehr - Hoher Standard für den Veloverkehr auf dem Velokorridor Monbijou - Wabern
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr. Gestalterische und bauliche Verbesserungen in einem Gesamtkonzept zur Verminderung der Trennwirkung und der Dominanz des MIV. - Realisierung der Velohauptroute Monbijou – Wabern.

Zuständigkeiten	
Federführung: TBA-OIK II	Beteiligte Stellen: Stadt Bern TAB und Verkehrsplanung, betroffene TU, TBA-DLZ

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
Eingabe Vorprojekt beim Bund ca.:	2018
Geschätzter Baubeginn ca.:	2023 (spätestens 2027, abhängig vom Gleisersatz)
Inbetriebnahme:	ab 2028

Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: 30.0 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund 35% 10.5 Mio. Fr. Anteil Kanton 65% 19.5 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 0% 0 Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 50% Stand: 16.09.2015 * Der Kostenteiler zwischen Stadt und Kanton ist noch zu klären.

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bewirkt starke Verbesserungen der Qualität des Verkehrssystems, insbesondere für den Langsamverkehr. Zur Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr wird die Trennwirkung reduziert, zusätzliche Radstreifen sowie behindertengerechte Haltestellen eingerichtet. Ziel ist es, dass Stadtzentrum vom Durchgangsverkehr zu entlasten. - WK2: Dank dieser Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. - WK3: Die Massnahme bewirkt insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr bedeutende Verbesserungen. - WK4: Die Umweltbelastung wird durch eine Verstetigung des Verkehrsflusses lokal leicht reduziert. 	
Machbarkeit: <ul style="list-style-type: none"> - Die Machbarkeit wurde in der Planungsstudie Seftigen- und Weissensteinstrasse aufgezeigt. 	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> - Köniz, Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern (ÖV-Tram-1) - Sanierung Ortsdurchfahrt Wabern (ab 2023, abhängig vom Gleisersatz) - Koordination mit Velokorridor Monbijou – Wabern (LV-W-1-k) - Regionale Velonetzplanung, Schwachstelle Nr. 355-351-3 	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

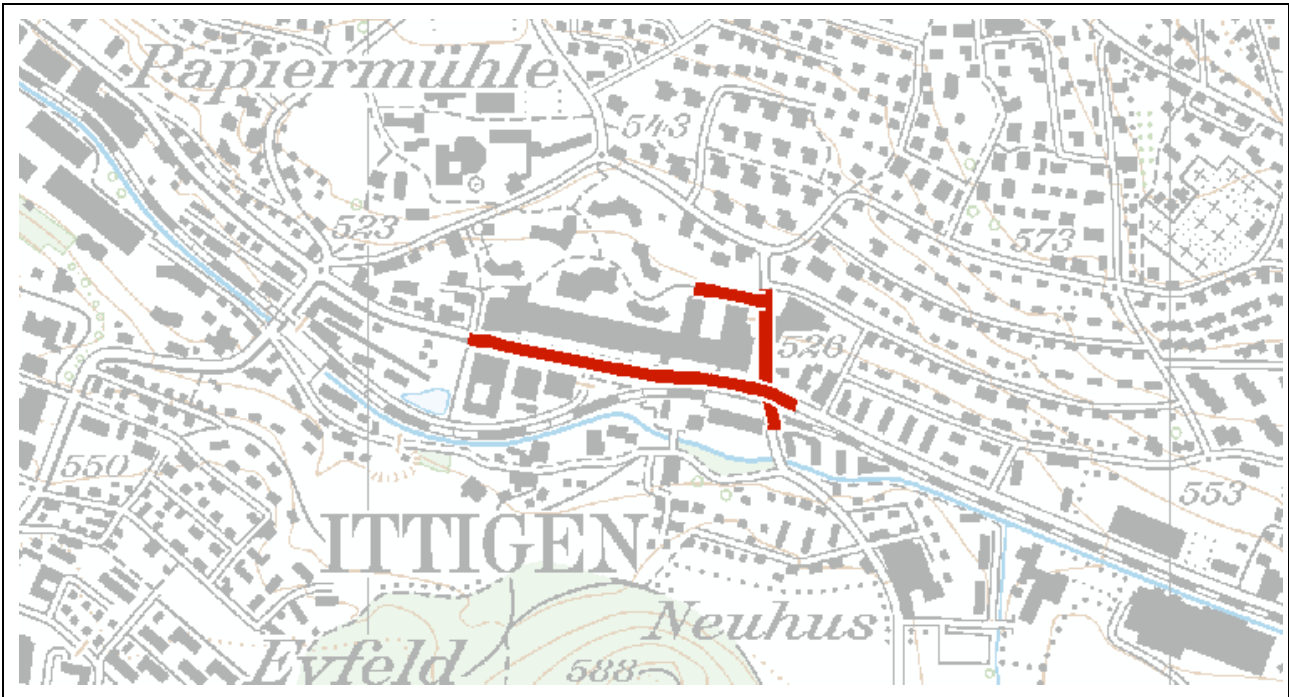
Sonstiges
<p>Literatur/Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">- Teilverkehrsplan MIV Stadtteil III, Stadt Bern, 2009- Planungsstudie Seftigen- und Weissensteinstrasse, 2014, OIK II- Standards Kantonsstrassen- Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014- STEK 2016, Vertiefungsbericht Mobilität zum Stadtentwicklungskonzept 2016, Stand Mitwirkung, August 2016
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>Belastung bestehendes Strassennetz: Seftigenstrasse</p> <p>GVM 2012: 11'900 DWV</p> <p>GVM 2030*: 12'500 DWV</p> <p>* Das Trendszenario bildet eine Referenzentwicklung ab. Je nach umgesetzten Projekten kann die Entwicklung im Einzelfall davon abweichen. In der Stadt Bern wurde in den letzten Jahren eine MIV-Abnahme registriert und mit geeigneten Massnahmen soll eine MIV-Zunahme verhindert werden. Die Prognosewerte sind daher im Rahmen der weiteren Planung zu verifizieren (vgl. auch Bericht Kapitel 3.2.2).</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none">- AP V+S 2007, Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr, Nr. 61, B-Projekt (351.037)- Die Strasse ist neu im Besitz des Kantons.- Sanierungsprojekt zur Behebung von Standarddefiziten.- Der Kostenteiler für den erhöhten Standard der Velohauptroute wird zwischen Stadt und Kanton im Rahmen der Projektierung geklärt.

Massnahme
Ortsdurchfahrten/Verträglichkeit:

Ittigen, Umgestaltung Knoten
Station Ittigen

MIV-O-21
Priorität A

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Der Knoten Talweg/Worbentalstrasse/untere Zollgasse weist heute grosse Defizite auf. Der Verkehrsfluss ist eingeschränkt und muss in den Spitzenstunden bereits mit einem Verkehrsdienst aufrechterhalten werden. Für den abbiegenden Veloverkehr ist die Sicherheit mangelhaft.

Aufgrund der Lage der Haltestellen im ÖV sind die Umsteigewege zwischen Ortsbus und S-Bahn lang (170 m) und damit wenig attraktiv.

Eine städtebauliche Aufwertung des gesamten Gebietes um die Station Ittigen, kombiniert mit der Erhöhung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr soll die Attraktivität stark erhöhen. Die Reisezeiten im ÖV werden mit dem Projekt verbessert und die Anforderungen an Hindernisfreies Bauen erfüllt.

Massnahmen:

- Umbau des Knotens und der anschliessenden Strassen im Planungsperimeter
- Teilweise Neuaufteilung der bestehenden Strassenquerschnitte
- Verlegung und Neuorganisation der Bushaltestelle (Ortsbus) auf die Worbentalstrasse
- Umgestaltung des Perrons Nord des RBS
- Bessere Anbindung der Fussgänger aus dem Talgutzentrum zur Station Ittigen
- Städtebauliche Umstrukturierung des Umfeldes der Station Ittigen
- Neubau einer Personenunterführung RBS und ein neuer Zugang Talgutzentrum

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde Ittigen	Beteiligte Stellen: RBS, AÖV, TBA-DLZ

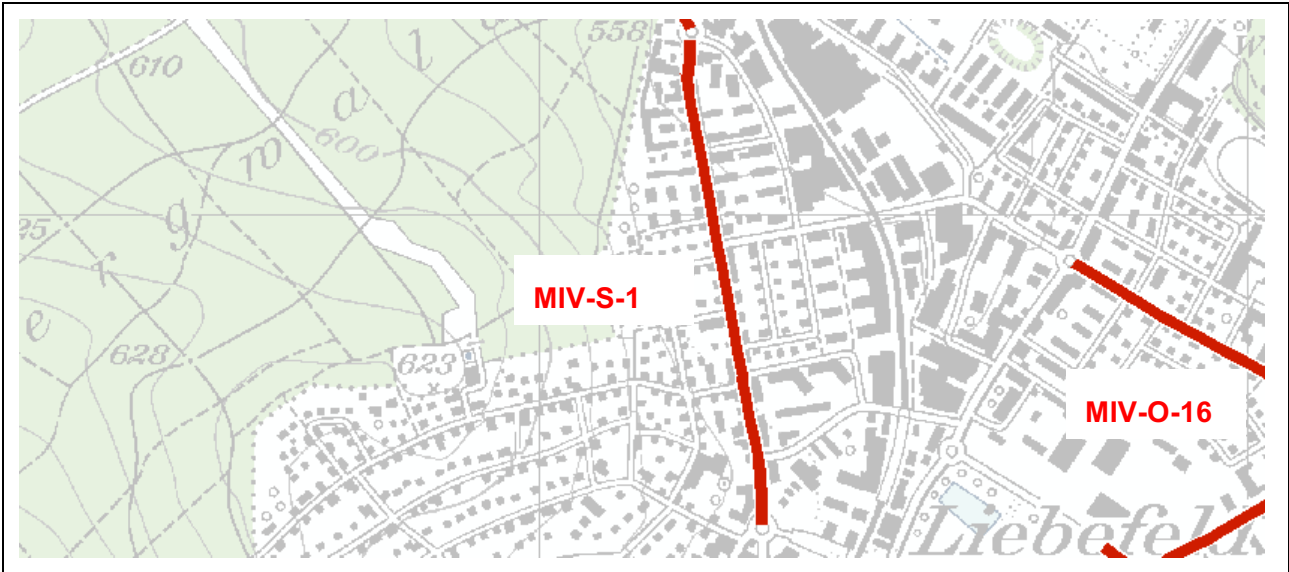
Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Vorprojekt: Herbst 2016 Baubeginn: 2020 Inbetriebnahme: 2022	
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: 7.0 Mio. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund 35 % 2.45 Mio. Fr. Anteil Kanton 22.75 % 1.60 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 42.25 % 2.95 Mio. Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 50% Stand: 12.10.2015

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Die Massnahme bewirkt eine bedeutende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems. Die Reisezeit des öffentlichen Verkehrs und die Fahrplanstabilität werden verbessert, der Verkehrsfluss verstetigt, der Netzwerstand für den LV reduziert. - WK2: Das Projekt verbessert die Erschliessung des Talgutentrums und des Bahnhofs insbesondere für den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr. Das Projekt leistet dadurch einen Beitrag für eine stärkere Siedlungsentwicklung in der Kernagglomeration. - WK3: Die Massnahme ermöglicht eine Optimierung der bestehenden Strasse bezüglich Sicherheit. Mit der Erstellung eines Kreisels kann der Verkehrsfluss verstetigt werden. - WK4: Leicht positive Wirkung (erhöhte Attraktivität für den ÖV).	
Machbarkeit: - Planungsstudie vorliegend - Das Vorprojekt startet Herbst 2016.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Projekt Ittigen Neubau Perron Süd, RBS - Doppelspurausbau Papiermühle – Ittigen, RBS - Städtebauliche Aufwertung Talgutzentrum, Gemeinde Ittigen - V-NM 1.1 VM Region Bern Nord (RGSK I)	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

Sonstiges	
Literatur / Grundlagendokumente:	
- Studienauftrag Gemeinde Ittigen/RBS: Bericht des Preisgerichts vom 2.6.2015	
Quantitative Angaben:	
Belastung bestehendes Strassennetz: Worblentalstrasse	
GVM 2012:	4'700 DWV
GVM 2030:	6'500 DWV
Bemerkungen / Hinweise:	
- Reifegrad 1-2	

Massnahme Verkehrssicherheit:	Köniz, Erhöhung Verkehrssicherheit Könizstrasse	MIV-S-1 Priorität B
----------------------------------	--	------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-MIV 4.2), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.007
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Der Siedlungskern von Köniz ist über die Turnier- und Könizstrasse an den Autobahnknoten Bümpliz Süd angeschlossen. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Gewährleistung der Erreichbarkeit von Köniz, Bümpliz und der Stadtzufahrt sind Ausbauten sowie verkehrslenkende Massnahmen erforderlich. Die verkehrslenkenden Massnahmen sind in das regionale und kommunale Verkehrsmanagement zu integrieren und mit den Anforderungen des Projekts VM Region Bern abzustimmen. Entlang der Könizstrasse sind diverse Überbauungen geplant welche nun in den Strassenraum integriert werden sollen.

Massnahmen:

- Erhöhung Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr/Integration Verkehrsmanagement (VM)
- Ausrichtung von Strassenabschnitten auf Verträglichkeit zwischen den Verkehrsteilnehmenden
- Verbesserung der Durchlässigkeit für Fuss- und Veloverkehr

Zuständigkeiten

Federführung:

TBA-OIK II

Beteiligte Stellen:

Gemeinde Köniz, Stadt Bern, AÖV, betroffene TU

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
Mitwirkung 2016 abgeschlossen	
Geschätzter Baubeginn:	ab 2023
Inbetriebnahme:	ab 2024

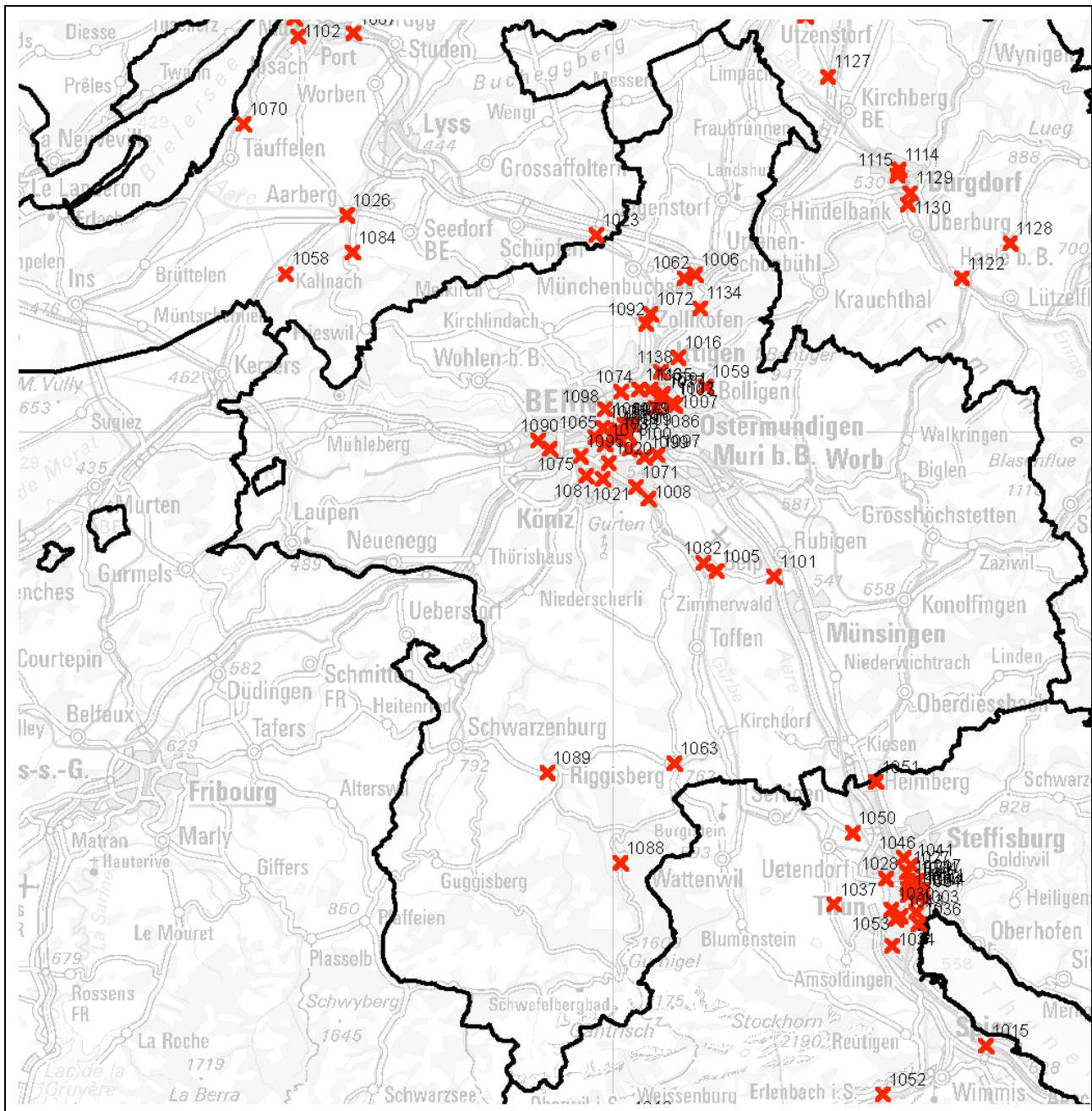
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: 3.65 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund 35% 2.35 Mio. Fr. Anteil Kanton 65% 2.9 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 0% 0 Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 20% Stand: Feb. 2015

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bewirkt eine bedeutende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems. Die Reisezeit des öffentlichen Verkehrs und die Fahrplanstabilität werden verbessert, der Verkehrsfluss verstetigt, der Netzwerstand für den LV reduziert. - WK2: Das Projekt verbessert die Erschliessung der Wohnentwicklungsschwerpunkte in Köniz sowohl für den ÖV als auch für den MIV. Das Projekt leistet dadurch einen Beitrag für eine stärkere Siedlungsentwicklung in der Kernagglomeration. - WK3: Die Massnahme ermöglicht eine Optimierung der bestehenden Strasse bezüglich Sicherheit. - WK4: Kaum wahrnehmbare Wirkung. 	
Machbarkeit: Zum Projekt liegt ein Vorprojekt vor (Metron und Markwalder + Partner, 2013).	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> - Koordination mit VM Köniz-Bern Südwest (NM-VM-1-e) - Köniz, Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard (LV-W-1-i) - Stadt Bern, Velohaupttrouten, Velokorridore und Netz (LV-W-1-k) 	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

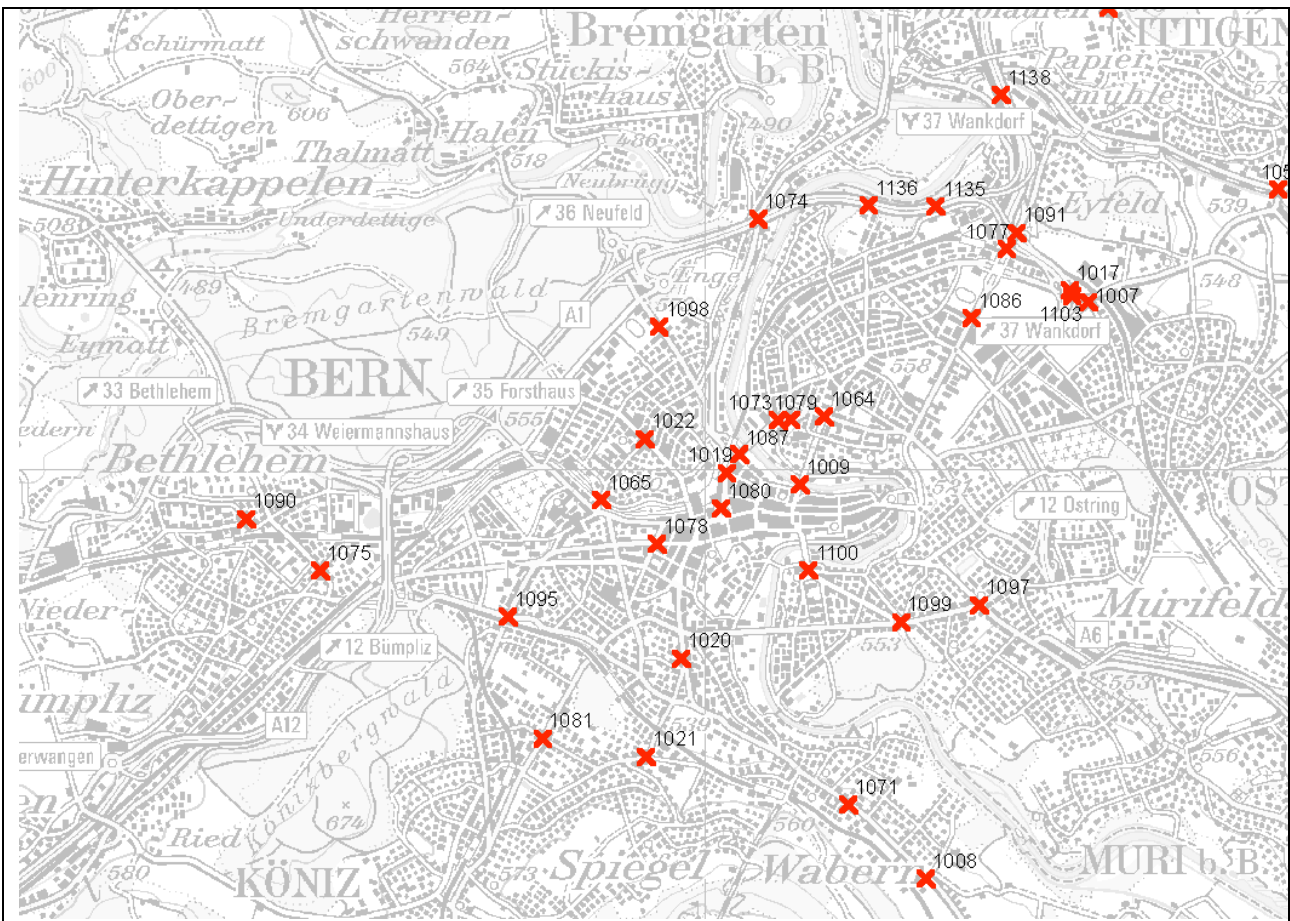
Sonstiges	
Literatur/Grundlagendokumente:	
- Vorprojekt Knoten Weissensteinstrasse (B+S, 2004)	
Quantitative Angaben:	
Belastung bestehendes Strassennetz: Könizstrasse	
GVM 2012:	21'500 DWV
GVM 2030:	24'000 DWV
Bemerkungen/Hinweise:	
- Das Projekt war im RGSK I Bestandteil der Massnahme 4.2. Aufgrund von unterschiedlichen Umsetzungszeitpunkten wegen der weiteren Siedlungsentwicklung in Köniz wird dieser Teil der Massnahme (Könizstrasse) in einem separatem Massnahmenblatt erfasst.	
- Reifegrad 1-2	

Massnahme Verkehrssicherheit:	Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Sanierung von Unfallschwer- punkten	MIV-S-2 Daueraufgabe
----------------------------------	--	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: Strasseneigentümer



Übersicht Unfallschwerpunkte RGSK BM



Zoom Unfallschwerpunkte Bern

Massnahmenbeschreibung			
<p>Zielsetzung:</p> <p>Durch systematische Beseitigung von Unfallschwerpunkten wird die lokale Verkehrssicherheit an Unfallhäufungsstellen verbessert.</p>			
<p>Definition Unfallschwerpunkt (USP):</p> <p>Gemäss VSS SNR 641 724 «Strassenverkehrssicherheit - Unfallschwerpunkt-Management» ist ein Unfallschwerpunkt eine Stelle im Strassennetz, an der die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden, nach Unfallschwerekategorie gewichtet (Berechnungswert), in einem bestimmten Perimeter und innerhalb eines Zeitraums von drei Jahren den vordefinierten Grenzwert erreicht oder überschreitet. Die Unfallschwerekategorie beschreibt die jeweils schwerste Folge eines Unfalls und wird folgendermassen gewichtet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Unfall mit mindestens einer getöteten oder schwerverletzten Person ($U_{(G+SV)}$) = Gewicht 2 - Unfall mit mindestens einer leichtverletzten Person ($U_{(LV)}$) = Gewicht 1 <p>Die Perimeter und Grenzwerte sind wie folgt festgesetzt:</p>			
Strassentyp und Ortslage	Suchperimeter ¹	Berechnungswert	Grenzwert (3 Jahre)
Autobahn und -strasse	125 m	$2 \times U_{(G+SV)} + 1 \times U_{(LV)}$	≥ 8
Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen ausserorts	75 m	$2 \times U_{(G+SV)} + 1 \times U_{(LV)}$	≥ 5
Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen innerorts	25 m	$2 \times U_{(G+SV)} + 1 \times U_{(LV)}$	≥ 5

¹ Der Suchperimeter entspricht einem Kreisradius um einen einzelnen Unfall.

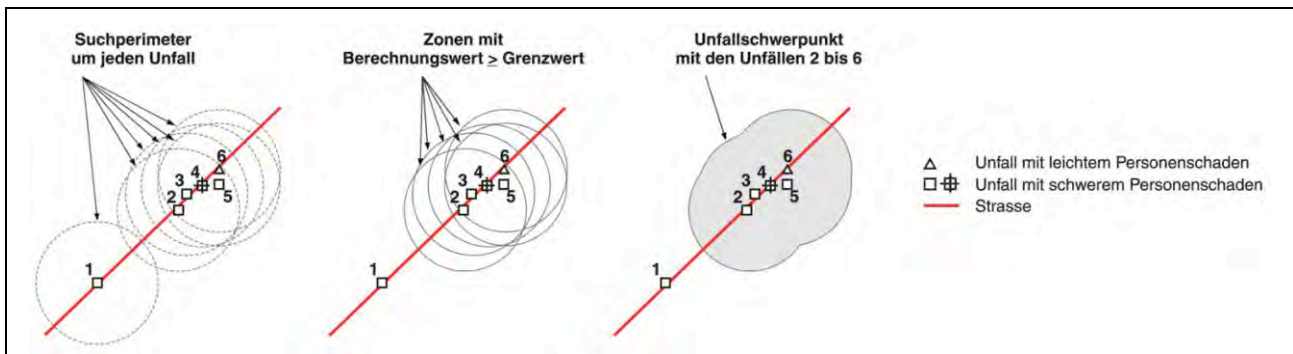


Abbildung: Abgrenzung eines Unfallschwerpunkts (Quelle: VSS SNR 641 724)

Vorgehen:

Unfallschwerpunkte ohne Berührungspunkte mit anderen Massnahmen werden mittels dem Infrastruktur-Sicherheitsinstrument Black Spot Management (BSM) saniert (Quelle VSS SN 641 724):

Suche:

Grundgedanke des BSM ist die begründete Annahme, dass durch das Beheben der lokalen Sicherheitsdefizite in der Strasseninfrastruktur (Sanierung eines Unfallschwerpunkts) das Auftreten zukünftiger Unfälle und/oder die Schwere dieser Unfälle reduziert werden kann.

Es werde dafür Stellen im Strassennetz identifiziert, welche wiederholt Häufungen von Unfällen aufweisen. Unfallschwerpunkte werden anhand von Grenzwerten bestimmt. Die detaillierte Bearbeitung aller identifizierten Unfallschwerpunkte ist aus Budget- und Zeitgründen häufig nicht realistisch. Unfallschwerpunkte werden deshalb entsprechend einer Prioritätenreihung abgearbeitet.

Analyse:

Zu bearbeitende Unfallschwerpunkte werden bezüglich sicherheitskritischer Umstände im Detail analysiert. Mit der Analyse des Unfallgeschehens und der Analyse der Situation werden diejenigen Infrastrukturdefizite identifiziert, welche massgeblich zur Entstehen und/oder den schweren Folgen der Unfälle beigetragen haben.

Sanierung:

Für einen Teil der Defizite an Unfallschwerpunkten sind Massnahmen bekannt, welche sich in der Vergangenheit bewährt haben. Diese Massnahmen können in einem Katalog dokumentiert sein, der Informationen zu typischen Unfallsituationen, zu Defiziten im Verhalten und der Infrastruktur sowie deren Wirksamkeit und Kosten enthält. Auf Basis der Analyse und eines Massnahmenkatalogs können Sanierungskonzepte erstellt werden.

Kontrolle:

Das BSM wird durch eine Umsetzungs- sowie einer Wirkungskontrolle der Massnahmen vervollständigt, um eine zeitnahe Sanierung der Unfallschwerpunkte sowie eine Qualitätskontrolle bei allen Arbeitsschritten zu gewährleisten.

Fällt ein Unfallschwerpunkt auf einen Strassenabschnitt, auf welchem bereits anderweitige Massnahmen geplant sind, so ist der Unfallschwerpunkt im Rahmen der Umsetzung dieser Massnahmen zu sanieren. Explizit wird dazu auf das Infrastruktur-Sicherheitsinstrument Road Safety Audit (RSA, VSS SN 641 722) verwiesen, welches zur systematischen Überprüfung und Beurteilung von Strassenprojekten unter dem Aspekt der Strassenverkehrssicherheit angewendet wird.

Massnahme:

Datenstand

Berücksichtigung fand das Unfallgeschehen bis und mit dem Jahr 2013. Somit basieren die ausgewiesenen Unfallschwerpunkte auf dem Unfallgeschehen der drei Jahre 2011 bis 2013.

Region

BJ = Berner Jura; BM = Bern-Mittelland; BS = Biel/Bienne-Seeland; E= Emmental; OA= Ob- u. Nid-Aargau; OO = Oberland Ost; TOW = Thun-Oberland West

Agglomeration

Be = Bern; BiLy = Biel/Bienne-Lyss; Bu = Burgdorf; In = Interlaken; La = Langenthal; Th = Thun

Zuständig für die Analyse und Sanierung ist der Strasseneigentümer

B = Bund (ASTRA); K = Kanton (zuständiger TBA-OIK), G = Gemeinde

Meilensteine (Status)

Die VSS SN 641 724 versteht das BSM als Management-Instrument, das einen Unfallschwerpunkt von seiner Identifizierung bis zur erwiesenen erfolgreichen Sanierung begleitet. Dementsprechend ist der Fortschritt der Sanierung eines Unfallschwerpunkts von zentraler Bedeutung und wird durch folgende Meilensteine beschrieben:

Meilenstein	Beschreibung / Bedeutung
Identifiziert	Der USP wurde durch die Unfallschwerpunktsuche gefunden und mittels Überprüfung als Unfallschwerpunkt bestätigt.
Analysiert	Das Unfallgeschehen und die Situation am USP wurden analysiert und massgebende Infrastrukturdefizite sind identifiziert.
Massnahmenvorschlag	Mögliche Massnahmen zur Behebung oder Verbesserung der massgebenden Infrastrukturdefizite des USP sind ausgearbeitet.
Projektierung	Die Projektierung zur Umsetzung ausgewählter Massnahmen ist abgeschlossen.
Ausführung	Das Projekt ist ausgeführt.
In Wirkungskontrolle	Jährlich bis zum dritten Jahr nach der Massnahmenausführung findet durch Auswertung der Unfallzahlen eine Wirkungskontrolle statt.
Erfolgreich saniert	Erfolgreich sanierte USP werden aus dem BSM entlassen. Fällt die Wirkungskontrolle negativ aus, werden die betroffenen USP einer Nachsanierung unterzogen.

Massnahmennummer	Unfallschwerpunktnummer	Bezeichnung / Lokalität	Region	Agglomeration	Gemeinde	Zuständig / Eigentümer	Berechnungswert ²	Anz. Grenzwertüberschreitungen ³	Meilensteine gemäss BSM oder Hinweis auf Projekt bei Sanierung im Rahmen einer anderen Massnahme						
									Identifiziert	Analysiert	Massnahmenvorschlag	Projektierung	Ausführung	In Wirkungskontrolle	Erfolgreich saniert
RGSK I (MIV 5.2g)	1005	Belp, Rubigenstrasse - Käsereistrasse	BM	Be	Belp	K	5	4	X	X	X	X	X		
	1006	Schönbühl, Autobahnausfahrt Richtung Biel, Bernstrasse	BM	Be	Moosseedorf	B	7	4	X	Sanierung erfolgt im Rahmen eines separaten Projekts.					
	1007	Bern, Bolligenstrasse - Schermenweg	BM	Be	Bern	B	6	2	X	Sanierung erfolgt im Rahmen eines separaten Projekts.					
	1008	Wabern, Seftigenstrasse - Lindenweg	BM	Be	Köniz	K	5	1	X	Sanierung erfolgt im Rahmen eines separaten Projekts.					
	1009	Bern, Kornhausbrücke	BM	Be	Bern	G	7	3	X						
RGSK I (MIV5.2c)	1016	Ittigen, Grauholzstrasse - Längfeldstrasse	BM	Be	Ittigen	G	5	2	X	Sanierung erfolgt im Rahmen eines separaten Projekts.					
RGSK I (MIV 4.1)	1017	Bern, Schermenweg Auffahrt A6	BM	Be	Bern	B	5	2	X	Sanierung erfolgt im Rahmen eines separaten Projekts.					
	1019	Bern, Bollwerk - Speichergasse	BM	Be	Bern	G	5	1	X	Sanierung erfolgt im Rahmen eines separaten Projekts.					
	1020	Bern, Monbijoustrasse - Sulgenauweg	BM	Be	Bern	G	5	1	X	Sanierung erfolgt im Rahmen eines separaten Projekts.					
RGSK I (MIV 5.2b)	1021	Bern, Kirchstrasse - Morillonstrasse	BM	Be	Köniz	G	5	3	X	Sanierung erfolgt im Rahmen eines separaten Projekts.					
	1022	Bern, Länggassstrasse - Bühstrasse	BM	Be	Bern	G	5	4	X	Sanierung erfolgt im Rahmen eines separaten Projekts.					
	1059	Bolligen, Bolligenstrasse - Worblentalstrasse	BM	Be	Bolligen	K	5	4	X	Sanierung erfolgt im Rahmen eines separaten Projekts.					

² Berechnungswert im Auswertezentrum 2011-2013.

³ Anzahl Grenzwertüberschreitungen in den letzten 5 Auswertezentren (von 2007-2009 bis 2011-2013).

MIV-O-11	1062	Moosseedorf, Bernstrasse - Kirchgasse	BM	Be	Moosseedorf	K	5	3	X	Sanierung erfolgt im Rahmen eines separaten Projekts.
	1063	Riggisberg, Hintere Gasse	BM		Riggisberg	K	5	1	X	
	1064	Bern, Viktoriaplatz	BM	Be	Bern	G	5	5	X	Sanierung erfolgt im Rahmen eines separaten Projekts.
	1065	Bern, Bühelstrasse - Stadtbachstrasse	BM	Be	Bern	G	5	2	X	Sanierung erfolgt im Rahmen eines separaten Projekts.
	1071	Wabern, Seftigenstrasse - Quellenweg	BM	Be	Köniz	K	5	1	X	Sanierung erfolgt im Rahmen eines separaten Projekts.
	1072	Zollikofen, Bernstrasse Bahnhof Nord	BM	Be	Münchenbuchsee	K	5	2	X	
	1073	Bern, Nordring - Vikotriarain	BM	Be	Bern	G	6	2	X	
	1074	Bern, Tiefenaustrasse - Felsenaustrasse	BM	Be	Bern	K	7	5	X	Sanierung erfolgt im Rahmen eines separaten Projekts.
	1075	Bern, Bethlehemstrasse - Stöckackerstrasse	BM	Be	Bern	G	5	2	X	Sanierung erfolgt im Rahmen eines separaten Projekts.
	1077	Bern, Papiermühlestrasse - Stauffacherstrasse	BM	Be	Bern	B	5	2	X	Sanierung erfolgt im Rahmen eines separaten Projekts.
	1078	Bern, Effingerstrasse - Belpstrasse	BM	Be	Bern	G	6	5	X	Sanierung erfolgt im Rahmen eines separaten Projekts.
	1079	Bern, Viktoriarain - Wyttenbachstrasse	BM	Be	Bern	G	5	3	X	Sanierung erfolgt im Rahmen eines separaten Projekts.
	1080	Bern, Bahnhofplatz	BM	Be	Bern	G	6	2	X	Sanierung erfolgt im Rahmen eines separaten Projekts.
	1081	Köniz, Schwarzenburgstrasse - Waldeggstrasse - Hessestrasse	BM	Be	Köniz	G	6	5	X	Sanierung erfolgt im Rahmen eines separaten Projekts.
	1082	Belp, Steinbachstrasse - Neumattstrasse - Bayweg	BM	Be	Belp	K	7	2	X	Sanierung erfolgt im Rahmen eines separaten Projekts.
	1086	Bern, Papiermühlestrasse Haltestelle Wankdorf Center	BM	Be	Bern	K	8	4	X	Sanierung erfolgt im Rahmen eines separaten Projekts.
	1087	Bern, Bollwerk - Lorrainebrücke - Hodlerstrasse - Schützenmattstrasse	BM	Be	Bern	G	8	4	X	Sanierung erfolgt im Rahmen eines separaten Projekts.
	1088	Riggisberg, K230.1 zwischen Laas und Gurnigel Bad	BM		Riggisberg	K	8	2	X	
	1089	Rüschegg/Schwarzenburg, Rüschegg-Graben	BM		Schwarzenburg	K	8	3	X	X
	1090	Bern, Fellerstrasse - Waldmannstrasse	BM	Be	Bern	G	9	3	X	Sanierung erfolgt im Rahmen eines separaten Projekts.
	1091	Bern, Papiermühlestrasse - Wölflistrasse	BM	Be	Bern	B	8	5	X	Sanierung erfolgt im Rahmen eines separaten Projekts.
	1092	Zollikofen, Bernstrasse - Schulhausstrasse - Kreuzstrasse	BM	Be	Zollikofen	K	9	5	X	
MIV-O-6a/b	1095	Bern, Weissensteinstrasse - Könizstrasse	BM	Be	Bern	K	11	5	X	Sanierung erfolgt im Rahmen eines separaten Projekts.
	1097	Bern, Ostring - Thunstrasse - Muristrasse	BM	Be	Bern	G	15	4	X	Sanierung erfolgt im Rahmen eines separaten Projekts.
	1098	Bern, Neubrückstrasse Haltestelle Brückfeld	BM	Be	Bern	G	12	2	X	Sanierung erfolgt im Rahmen eines separaten Projekts.
	1099	Bern, Thunplatz	BM	Be	Bern	G	17	4	X	Sanierung erfolgt im Rahmen eines separaten Projekts.
MIV-O-1	1100	Bern, Helvetiaplatz	BM	Be	Bern	G	9	2	X	Sanierung erfolgt im Rahmen eines separaten Projekts.
	1101	Rubigen, Autobahnausfahrt West-Knoten	BM	Be	Rubigen	B	10	5	X	Sanierung erfolgt im Rahmen eines separaten Projekts.
	1103	Bern, Autobahnausfahrt Wankdorf - Schermenweg	BM	Be	Bern	B	23	5	X	Sanierung erfolgt im Rahmen eines separaten Projekts.
	1134	Moosseedorf, Autobahn A1 Grauholz - Schönbühl	BM	Be	Moosseedorf	B	18	2	X	Sanierung erfolgt im Rahmen eines separaten Projekts.

	1135	Bern, Autobahn A1 Wankdorf	BM	Be	Bern	B	14	4	X	Erhebungszeitraum während der Sanierung der Stadtanlage. Es werden die Resultate der nächsten Überprüfung abgewartet.
	1136	Bern, Autobahn A1 Wylerholz	BM	Be	Bern	B	11	1	X	
	1138	Ittigen, Autobahn A1 Wankdorf – Grauholz	BM	Be	Ittigen	B	10	2	X	

Zuständigkeiten	
Federführung: Strasseneigentümer	Beteiligte Stellen: Betroffene Gemeinden, ASTRA, TBA DLZ, TBA OIK II+III,

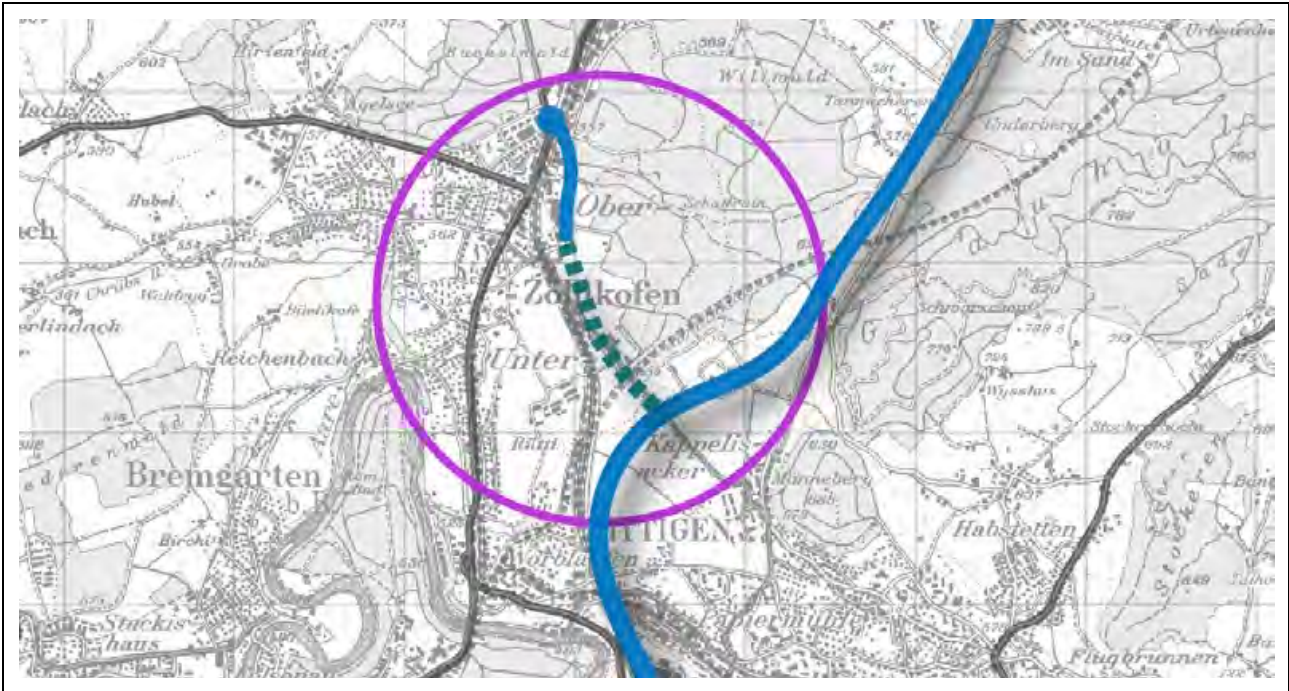
Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Daueraufgabe	
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: Die Sanierung der Strassenabschnitte im Rahmen des BSM erfolgt durch den jeweiligen Strasseneigentümer.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten auch für den Langsamverkehr. - WK2: - - WK3: Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit durch flächendeckende Erfassung und Beurteilung der Unfallschwerpunkte, Massnahmen zur Sanierung spezifischer Unfallschwerpunkte und Einbezug des Sicherheitsaudit bei der Strassenprojektierung. - WK4: -	
Machbarkeit: -	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: -	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges
<p>Literatur/Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">- TBA, Analyse Unfallschwerpunkte, Unfalldaten 2011 - 2013 (Stand 20. Oktober 2014)- VSS SN 641 724 Strassenverkehrssicherheit, Unfallschwerpunkt-Management- Black Spot Management (BSM) – Unfallschwerpunkte (USP) der Stadt Bern (2012 – 2014), Auswertung und Massnahmenplan. Verkehrsplanung Stadt Bern, April 2016
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>-</p>
<p>Bemerkungen/Hinweise:</p> <p>-</p>

Weitere Massnahmen:	Zollikofen, konsolidierte Studie Autobahnzubringer	MIV-W-1 Vorleistung
---------------------	---	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erstellen einer konsolidierten Studie welche die Erschliessung des ESP sowie die Anschlusssituation an die Autobahn klärt. - Entlastung auf der Zufahrtsachse Nord, insbesondere auf der Ortsdurchfahrt Zollikofen.
<p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Klären der Machbarkeit eines Anschlusses Grauholz unter Verwendung der bestehenden Infrastruktur der Raststätte sowie der erforderlichen Begleitmassnahmen. - Klärung der Anbindung des ESP Bahnhof Zollikofen-Münchenbuchsee und Erarbeiten von Varianten (mit/ohne Autobahnanschluss) - Definition der Zuständigkeiten und Eigentumsverhältnisse je nach Variante. - Festlegen der notwendigen flankierenden Massnahmen

Zuständigkeiten	
Federführung: RKBM	Beteiligte Stellen: ASTRA, TBA-OIK II+III, Gemeinden Zollikofen, Ittigen und Münchenbuchsee, betroffene TU

Realisierung													
Vorgehen/Meilensteine: Erstellen einer Studie													
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: 0.35 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">0%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">100%</td> <td style="text-align: right;">0.35 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">0%</td> <td style="text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> Genauigkeit: +/- 30% Stand: Feb. 2015	Anteil Bund	0%	0 Fr.	Anteil Kanton	100%	0.35 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	0%	0 Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	0%	0 Fr.											
Anteil Kanton	100%	0.35 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinde	0%	0 Fr.											
Anteil	%	Fr.											
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 evtl. <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027													

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): - Die Wirkung eines zusätzlichen Anschlusses – insbesondere auf die Räume Ittigen und Zollikofen – soll im Rahmen der Studie ermittelt werden.	
Machbarkeit: Die Machbarkeit ist gegeben.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: - ZMB Bern: Der Zubringer ist allenfalls als Teil des Nationalstrassennetzes zu realisieren und zu finanzieren. - Vertiefungsstudie A1 Bern Weyermannshaus-Schönbühl. - Koordination mit LV-S-4 Ittigen/Zollikofen, Länggasse - Koordination mit Vorranggebiete regionale Siedlungsentwicklung in Zollikofen; siehe Hinweis Massnahmenblatt S-4 - VM Region Bern Nord (RGSK BM I, V-NM 1.1)	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> Vorleistung <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

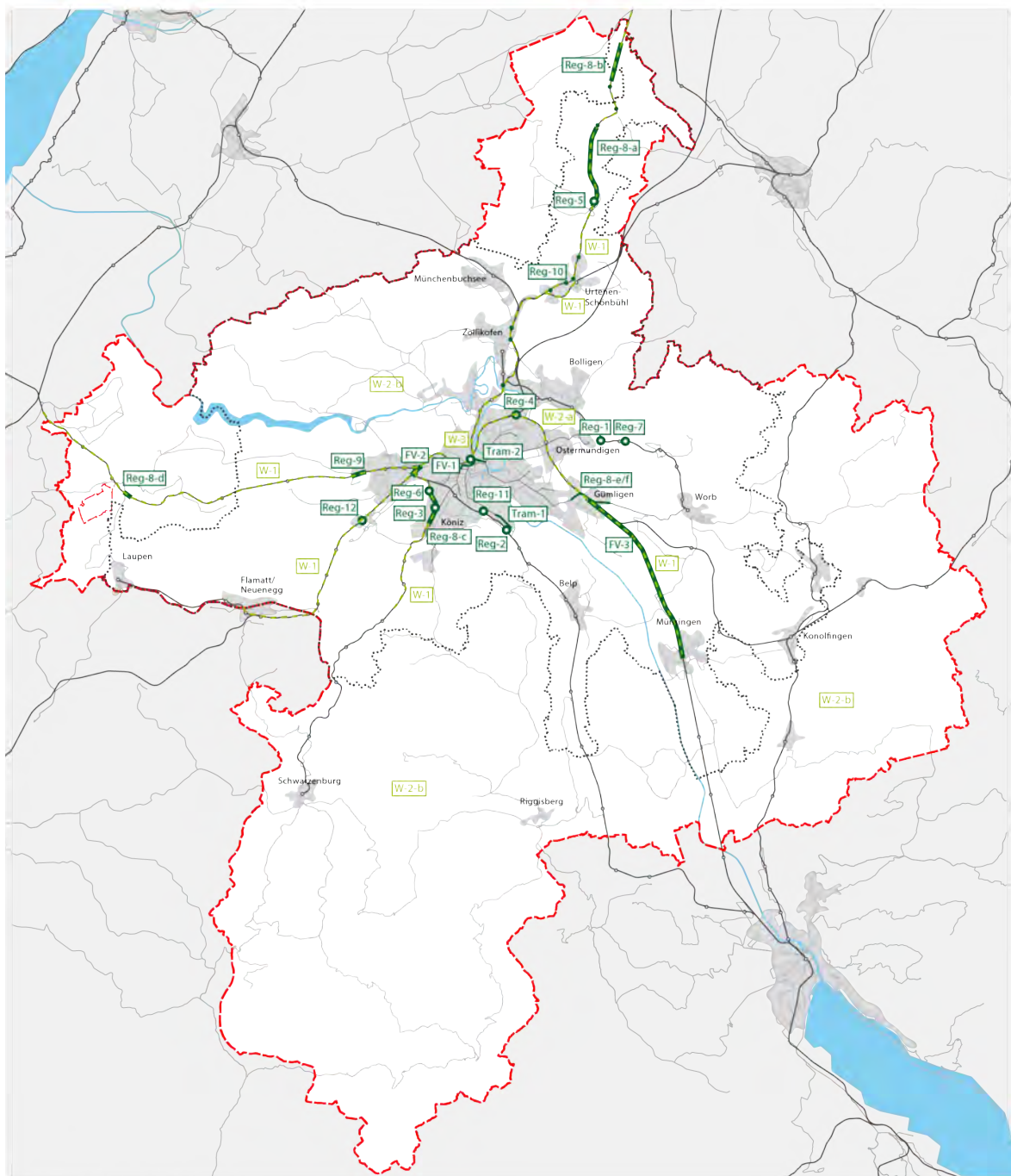
Sonstiges
Literatur/Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none">- ZMB Bern HLS, 2008- ESP Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte, 6. Zwischenbericht, AGR, 2008
Quantitative Angaben: <ul style="list-style-type: none">-
Bemerkungen/Hinweise: <ul style="list-style-type: none">- Die Entlastungsstrasse wird im aktuellen Richtplanverfahren ESP Bahnhof Zollikofen – Meien der Gemeinde Zollikofen berücksichtigt.- Die Entlastungsstrasse wird in der aktuellen Ortsplanungsrevision (OPR) Zollikofen berücksichtigt.- Bis anhin war die Massnahme MIV-3.5 im RGSK I vorhanden. Dieses sah die Erstellung einer Entlastungsstrasse und eines Autobahnanschlusses vor. Aufgrund der heute unklaren Situation bezüglich Machbarkeit eines solchen Projekts, sollen in naher Zukunft die Auswirkungen und Machbarkeit geprüft werden. Abhängig vom Resultat der Studie kann im nächsten RGSK eine genauer definierte Infrastrukturmassnahme zum Thema erarbeitet werden.- Die Erarbeitung der Studie ist ein Ersatz für die nicht mehr weitergeführte Massnahme V-MIV 3.5 aus dem RGSK BM I

Massnahmen öffentlicher Verkehr (ÖV)

Übersichtskarte Massnahmen ÖV	187
Übersicht Etappierung Massnahmen ÖV	188
Massnahmen Fernverkehr (ÖV-FV)	190
Bern, Zukunft Bahnhof Bern (ÖV-FV-1)	190
Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Teil 1:	
Bausteine 1, 3 und 4 (ÖV-FV-1-a)	192
Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Teil 2:	
Baustein 2 (ÖV-FV-1-b)	195
Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Seitliche Erweiterung SBB (ÖV-FV-1-c)	198
Bern, Entflechtung Holligen (ÖV-FV-2)	200
Gümligen – Münsingen, 3. Gleis, Entflechtung Gümligen Süd, Wendegleis Münsingen (ÖV-FV-3)	203
Massnahmen regionaler Schienenverkehr (ÖV-Reg)	206
Stettlen, Verlegung Station Deisswil (ÖV-Reg-1)	206
Köniz, ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern (ÖV-Reg-2)	209
Köniz, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld (ÖV-Reg-3)	212
Bern, Verbesserung ÖV-Knotenpunkt Wankdorf (ÖV-Reg-4)	215
Jegenstorf, ÖV-Knotenpunkt Jegenstorf (ÖV-Reg-5)	218
Köniz, ÖV-Knotenpunkt Waldegg (ÖV-Reg-6)	221
Stettlen, ÖV-Knotenpunkt Stettlen (ÖV-Reg-7)	224
Jegenstorf – Grafenried, Doppelspurausbau (ÖV-Reg-8-a)	227
Bätterkinden – Büren zum Hof, Ausbau (ÖV-Reg-8-b)	230
Köniz, Doppelspurausbau Liebefeld – Köniz (ÖV-Reg-8-c)	233
Mauss – Gümnen, Doppelspurausbau Saaneviadukt (ÖV-Reg-8-d)	236
Muri b.B., Doppelspurausbau Tram 6 Melchenbühl – Gümligen (ÖV-Reg-8-e)	238
Muri b.B., Doppelspurausbau Tram 6 Gümligen – Siloah (ÖV-Reg-8-f)	241
Bern, Wendegleis Brünnen (ÖV-Reg-9)	243
S-Bahn Perronverlängerungen Meterspur (ÖV-Reg-10)	246
Köniz, ÖV-Knotenpunkt Wabern (ÖV-Reg-11)	249
Köniz, ÖV-Knotenpunkt Niederwangen (ÖV-Reg-12)	252
Massnahmen Tramprojekte (ÖV-Tram)	255
Köniz, Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern (ÖV-Tram-1)	255
Bern, Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse) (ÖV-Tram-2)	258
Massnahmen Angebotsverbesserungen (ÖV-W)	261
Verbesserungen des Angebots der S-Bahn (ÖV-W-1)	261

Verbesserungen Tram- und Busangebot Kernagglomeration (ÖV-W-2-a)	264
Verbesserungen Busangebot Agglomeration und ländlicher Raum (ÖV-W-2-b)	267
Kernagglomeration Bern, Zweckmässigkeitsbeurteilungen und Weiterentwicklung	
Tram- und Busnetz (ÖV-W-3)	269

Übersichtskarte Massnahmen ÖV



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 Liebefeld
- 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 Liebefeld - 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-i Kernagglomeration Bern, Zweckmässigkeitsbeurteilungen und Weiterentwicklung Tram- und Busnetz

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

ÖV: Übersicht Etappierung Massnahmen aus RGSK 1 und 2

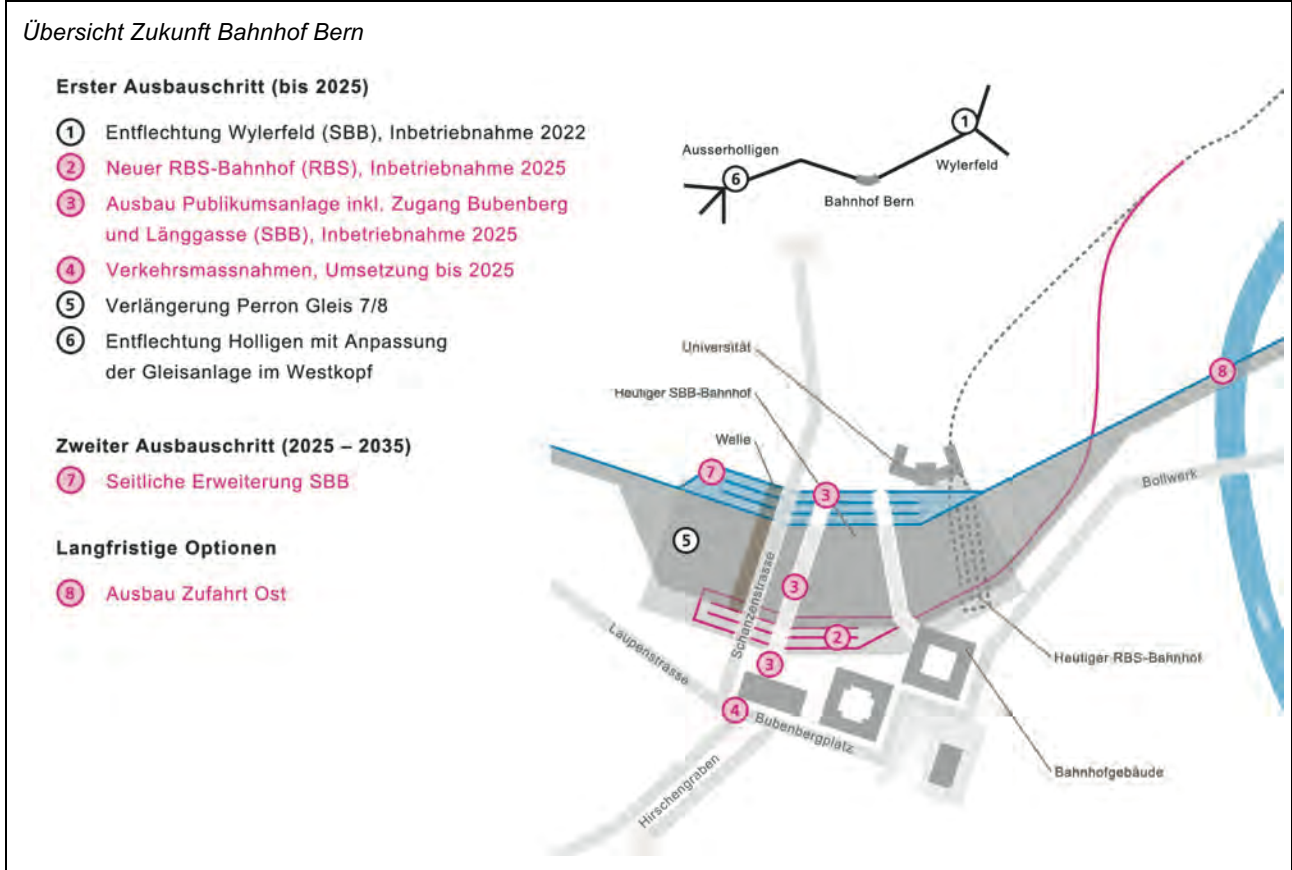
P	= Planung	P	= Schwerpunkt Massnahme bei Planung
R	= Realisierung	R	= Schwerpunkt Massnahme auf Realisierung

= Massnahme (teilweise) ausserhalb Agglomerationsperimeter

Nr.	Massnahmen	Nr. in RGSK 1	ARE-Code	bis 2018	2019 - 2022	2023 - 2026	ab 2027	Bemerkungen
ÖV-FV	Massnahmen Fernverkehr							
	Entflechtung Wylerfeld		351.017					Controlling
	Realisierung Publikumsanlagen SBB		0351.2.035					Controlling
ÖV-FV-1	Bern, Zukunft Bahnhof Bern	1.1	0351.2.034 0351.2.035	P	R	R	R	Controlling bzw. ÖV-FV-1-a, 1-b
ÖV-FV-1-a	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Teil 1: Bausteine 1, 3, 4			P	R	R	R	
ÖV-FV-1-b	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Teil 2: Baustein 2			P	P/R	R		
ÖV-FV-1-c	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Seitliche Erweiterung SBB			P	P	P	R	
ÖV-FV-2	Bern, Entflechtung Holligen	1.2	0351.2.037	P	P/R	R	R	
ÖV-FV-3	Gümligen-Münsingen, 3. Gleis, Entflechtung Gümligen Süd, Wendegleis Münsingen	1.3	0351.2.038	P	P	R	R	
ÖV-Reg	Massnahmen Regionaler Schienenverkehr							
	ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen - Bernstrasse und PU Mitte		0351.2.108					Controlling
ÖV-Reg-1	Stettlen, Verlegung Station Deisswil			R				
	ÖV-Knotenpunkt Weissenbühl	2.1.1b	0351.2.040	R				Controlling
ÖV-Reg-2	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern	2.1.1c	0351.2.041	P	R			
	ÖV-Knotenpunkt Ittigen	2.1.2	0351.2.042	R				Controlling
	ÖV-Knotenpunkt Laupen	2.1.3		R				Controlling
ÖV-Reg-3	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld	2.1.4c		P	P	R		
ÖV-Reg-4	Bern, Verbesserung ÖV-Knotenpunkt Wankdorf			P	R			
ÖV-Reg-5	Jegenstorf, ÖV-Knotenpunkt Jegenstorf	2.1.4b	0351.2.045	P	P	R		
ÖV-Reg-6	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Waldegg	2.1.5		P	P	R		
ÖV-Reg-7	Stettlen, ÖV-Knotenpunkt Stettlen	2.1.4a	0351.2.044		P	P	R	
	Doppelspur Wabern-Kehrsatz Nord	2.2.1	0351.2.048	R				Controlling
	Doppelspur Zollikofen Nord	2.2.2	0351.2.049	R				Controlling
ÖV-Reg-8-a	Jegenstorf-Grafenried, Doppelspurausbau	2.2.3	0351.2.050	P	R			
ÖV-Reg-8-b	Bätterkinden-Büren zum Hof, Ausbau	2.2.4	0351.2.051	P	R			
ÖV-Reg-8-c	Köniz, Doppelspurausbau Liebefeld-Köniz	2.2.5		P	P	R	R	
ÖV-Reg-8-d	Mauss-Gümmenen, Doppelspurausbau Saaneviadukt	2.2.6		P	R			
ÖV-Reg-8-e	Muri bei Bern, Doppelspurausbau Tram 6 Melchenbühl-Gümligen	3.4b			P	R		

ÖV-Reg-8-f	Muri bei Bern, Doppelspurausbau Tram 6 Gümligen-Siloah	3.4c			P	R		
ÖV-Reg-9	Bern, Wendegleis Brünnen	2.3		P	P	R		
	Umfahrungslinie Sinneringen (inkl. Station Boll-Utzigen)	2.4	0351.2.055	R				Controlling
	S-Bahn Perronverlängerungen Normalspur	2.5.1		R				Controlling
ÖV-Reg-10	S-Bahn Perronverlängerungen Meterspur	2.5.2	351.2.056	P	P	R ₁	R ₂	1: 1. Priorität 2: 2. Priorität
ÖV-Reg-11	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Wabern			P	R			
ÖV-Reg-12	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Niederwangen			R				
ÖV-Tram	Massnahmen Tramprojekte							
	Umstellung Buslinie 10 nach Köniz/Schliern		351.014					Controlling
	Tram Ostermundigen/Rüti		351.015					Controlling
	Stadt Bern, Breitenrainplatz		0351.2.064					Controlling
	Stadt Bern, Eigerplatz		0351.2.065					Controlling
	Stadt Bern, Viktoriaplatz		0351.2.066					Controlling
ÖV-Tram-1	Köniz, Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern	3.1	0351.2.057	P	R			
	Doppelspurausbau Tram 6, Muri	3.2	0351.2.111	R				Controlling
ÖV-Tram-2	Bern, Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse)	3.3	0351.2.059		P	R		
	Weiterentwicklung regionales Tramkonzept	3.4						Controlling
ÖV-W	Massnahmen Angebotsverbesserung							
ÖV-W-1	Verbesserung des Angebots der S-Bahn	5.1	0351.2.067					Daueraufgabe
ÖV-W-2-a	Verbesserungen Tram- und Busangebot Kernagglomeration	5.2a	0351.2.068					Daueraufgabe
ÖV-W-2-b	Verbesserungen Busangebot Agglomeration und ländlicher Raum	5.2b	0351.2.069					Daueraufgabe
ÖV-W-3	Kernagglomeration Bern, Zweckmässigkeitsbeurteilungen und Weiterentwicklung Tram- und Busnetz	3.4a/d		P		R		

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahmengruppe ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms. Die Massnahmen «Realisierung Bahnhof RBS» (ARE-Code 0351.2.034) und «Realisierung Publikumsanlagen SBB» (ARE-Code) 0351.2.035) werden als A-Projekte der zweiten Generation umgesetzt



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

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

- Bern als Hauptstadt der Schweiz soll mit direkten Zügen mit Städten im Ausland verbunden werden;
- Der Bahnhof Bern soll als zweitgrösster Knoten- und Kreuzungspunkt der W-E- und N-S-Achsen in das schweizerische Städtenetz eingebunden sein;
- Der Bahnhof Bern muss die Kapazitäten bereitstellen für einen flächenmässigen und zeitlich gut verfügbaren Agglomerationsverkehr und Regionalverkehr;
- Der Bahnhof Bern muss als zentraler Punkt das Umsteigen aller Verkehrsträger im ÖV (Fernverkehr, Regionalverkehr, Stadtverkehr) mit kurzen Wegen gewährleisten;
- Das Bahnhofumfeld soll unter Berücksichtigung der besonderen Anforderungen, die im Perimeter des UNESCO-Weltkulturerbes zu berücksichtigen sind, genutzt und gestaltet werden.

Die Abklärungen im Rahmen des Gesamtvorhabens ZBB und des Rahmenplans der SBB zeigen, dass die Gleiskapazitäten für die Normalspur im Bahnhof Bern bis 2030 grundsätzlich ausreichen. Engpässe bestehen dagegen bei den Publikumsanlagen und den Zufahrten zum Bahnhof. Für die Weiterentwicklung des Fernverkehrs und der S-Bahn sind im Bahnhofsbereich Infrastrukturmassnahmen zur Erhöhung der Kapazität der Publikumsanlagen notwendig. Bei der Meterspur besteht sowohl bei der Kapazität der Gleisanlagen wie auch bei den Publikumsanlagen ein massiver Engpass. Abgestimmt auf den Ausbau des Bahnhofs sollen zudem der Verkehr im Bahnhofumfeld neu organisiert und gestaltet und mit flankierenden Massnahmen die Verkehrslenkung und das Verkehrsmanagement im weiteren Bahnhofumfeld angepasst werden. Diese Massnahmen dienen dazu, die stark wachsenden Passantenströme rasch und sicher vom und zum Bahnhof zu führen und Verbesserungen für den Tram-/Busverkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr zu erzielen.

<p>Mitte 2011 konnte die Prüfung verschiedener Varianten zum Ausbau des Bahnhofs Bern abgeschlossen werden. Es liegt ein von allen Partnern (inkl. Bund) getragenes Gesamtkonzept vor. Das Gesamtkonzept ZBB ist planerisch im Rahmen des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (Objektblätter 3.1 und 3.4) und im kantonalen Richtplan festgeschrieben. Seither laufen die Planungsarbeiten unter Koordination des Kantons und Beteiligung aller Betroffenen.</p>	
<p>Massnahme:</p> <p><i>Das Gesamtkonzept zur kurz-, mittel- und langfristigen Entwicklung des Bahnhofs Bern enthält folgende Schritte:</i></p> <p>1. Ausbauschnitt (Massnahmen 1–6): Bis 2025 werden im Bahnhof die Kapazitäten der Publikumsanlagen SBB und des Bahnhofs RBS erweitert. Mit den Entflechtungen Wylerfeld und Holligen sowie mit weiteren Optimierungen wird die Leistungsfähigkeit der Ost- bzw. der Westzufahrt erhöht. Zudem soll mit verschiedenen Verkehrsmassnahmen das Umfeld des Bahnhofs an die Massnahmen des ersten Ausbauschnitts angepasst werden.</p> <p>2. Ausbauschnitt (Massnahme 7): In einem zweiten Ausbauschnitt zwischen 2025 und 2035 plant die SBB die Zahl der Perrongleise mit einer seitlichen Erweiterung des Bahnhofs unter der Grosse Schanze um vier auf 16 Gleise zu erhöhen.</p> <p>Langfristige Optionen (Massnahme 8): Der Ausbau der Zufahrt Ost stellt eine langfristige Option für den Zeithorizont nach ca. 2050 dar.</p> <p>Die Massnahmen auf den Zufahrten zum Bahnhof Bern (Entflechtung Holligen, Entflechtung Wylerfeld, Anpassung Westkopf des Bahnhofs Bern) sind grösstenteils via STEP AS 2025 finanziert und befinden sich in Planung bzw. Umsetzung. Die beiden bereits mit Mitteln aus dem Infrastrukturfonds finanzierten A2-Massnahmen Publikumsanlagen SBB und Bahnhof RBS befinden sich im PGV. Der Baubeginn ist Mitte 2017 vorgesehen.</p> <p>Nach der Realisierung des neuen RBS Bahnhofs und der Publikumsanlagen wird ab 2025 die Zahl der Perrongleise SBB mit einer seitlichen Erweiterung des Bahnhofs unter der Grosse Schanze um vier auf 16 Gleise erhöht. Mit der seitlichen Erweiterung kann auf langfristige Sicht das Verkehrsaufkommen bewältigt werden.</p>	
<p>Federführung: AÖV</p>	<p>Beteiligte Stellen: Betroffene TU, AGR, Stadt Bern, Burggemeinde Bern, Grosse Schanze AG, Die Post, Postauto Schweiz AG, RKBM, BAV; zudem ARE</p>
<p>Bemerkungen/Hinweise:</p> <p>Die in der Darstellung «Übersicht Zukunft Bahnhof Bern» aufgeführten Massnahmen 2 und 3 sind im RGSK Bern-Mittelland 2012 als A-Massnahmen enthalten (V – ÖV 1.1a Realisierung Bahnhof RBS und V – ÖV 1.1b Realisierung Publikumsanlagen). Die Massnahme 4 in der Übersichtsdarstellung (Verkehrsmassnahmen) ist Bestandteil des aktuellen RGSK und eine A-Massnahme des Agglomerationsprogramms der 3. Generation (ÖV-FV-1-a und ÖV-FV-1-b).</p>	

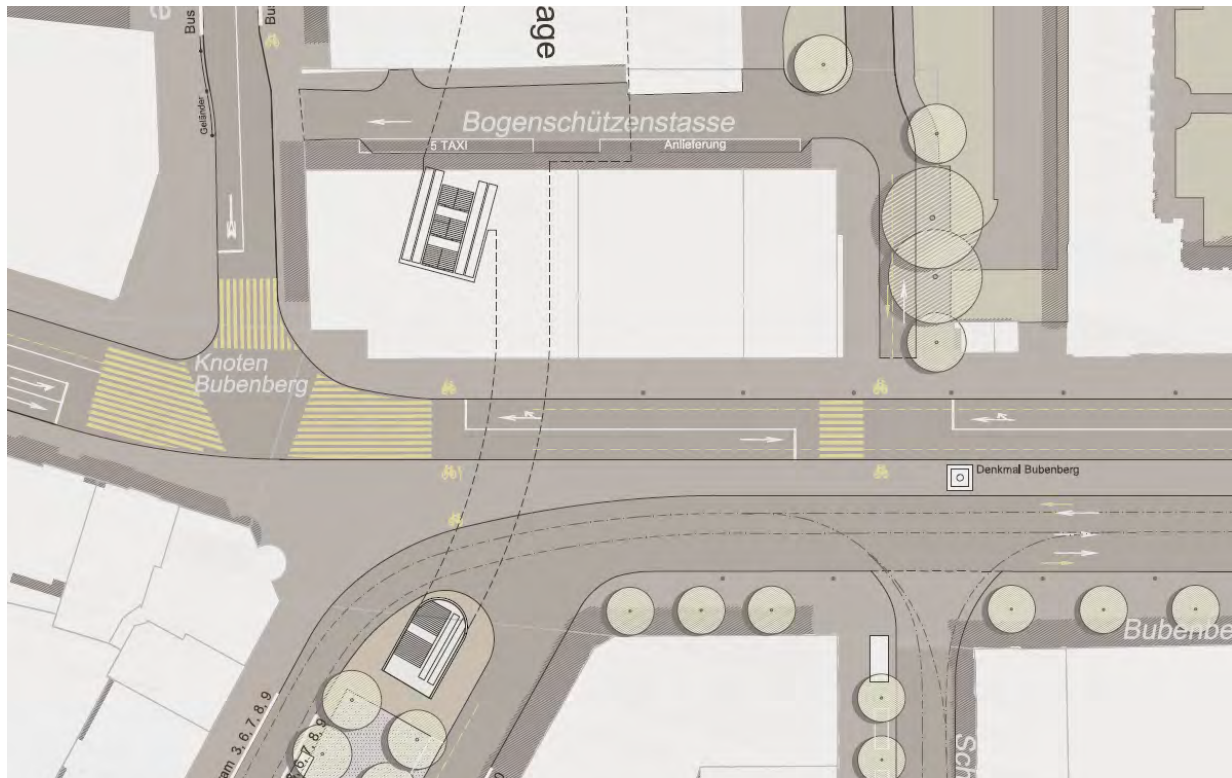
Sonstiges
<p>Literatur/Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ZMB Bern Süd, 2008 - Machbarkeitsstudie, 2008 - Gutachten ETH, 2009 - Variantenanalyse ZBB, Detailbewertung, 2011 - Synthesebericht Gesamtkonzept ZBB, 2011 - Knoten Bern, Rahmenplan, 2012 - Broschüre Gesamtkonzept ZBB, 2016 - PGV-Dossiers Neuer Bahnhof RBS und Publikumsanlagen SBB inkl. Zugang Bubenberg, 2015
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>-</p>

Massnahme:

**Bern, Zukunft Bahnhof Bern:
Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt**
Teil 1: Bausteine 1, 3 und 4

ÖV-FV-1-a
Priorität A

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Künftige Verkehrssituation im Umfeld des Zugangs Bubenberg (BGK vom 15. November 2013, ergänzt aufgrund der Testplanung Optimierung Veloverkehr, Schlussbericht September 2015)

Massnahmenbeschreibung

Um einen ungehinderten Zugang zur Bahn zu gewährleisten, sind im ersten Ausbauschnitt ZBB Verkehrsmassnahmen im Umfeld des Bahnhofs Bern nötig. Ziel der Massnahme sind die Aufwertung der ÖV-Umsteigepunkte Bahnhofplatz und Hirschengraben sowie des Bahnhofumfelds und die Gewährleistung der Passantenströme von und zum Bahnhof und die Verbesserung der Veloerschliessung.

Die Verkehrsmassnahmen umfassen vier Bausteine:

- Baustein 1 umfasst die Massnahmen im Umfeld des Zugangs Bubenberg. Durch eine Vereinfachung der Verkehrsbeziehungen und eine Reduktion der Verkehrsbelastung werden für den Fussverkehr im Umfeld des neuen Bahnhofzugangs mehr Raum und längere Grünzeiten bei den Lichtsignalanlagen geschaffen.
- Baustein 2 ist die ergänzende Personenunterführung, welche vom Zugang Bubenberg unter dem Bubenbergplatz bis zum Hirschengraben führt. Siehe dazu separate Massnahme ÖV-FV-1-b.
- Baustein 3 umfasst die flankierenden Massnahmen zum Baustein 1; er wird aufgeteilt in die Bausteine 3a und 3b. Baustein 3a: Verkehrslenkungs-/managementmassnahmen und Massnahmen zur Modal-Split-Verbesserung. Baustein 3b: Verbreiterung der Neubrückstrasse zugunsten einer neuen Bus-/Velospur vom Bollwerk zum Knoten Henkerbrünli.
- Baustein 4 umfasst Massnahmen im Umfeld des Zugangs Länggasse, mit denen die Anbindung des Quartiers an den Bahnhof für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden.

Die Massnahmen des Bausteins 3a betreffen einen Perimeter, der in West-Ost-Richtung vom Inselplatz bis zum Henkerbrännli und in Nord-Süd-Richtung vom Falkenplatz bis zum Eigerplatz reicht. Sie haben zum Ziel, dass die nötige Verkehrsentslastung im Umfeld des Zugangs Bubenberg nicht zu unverträglichen Mehrbelastungen von Quartieren führt und dass im näheren und weiteren Umfeld keine Kapazitätsprobleme auftreten. Das Konzept beinhaltet Verkehrsregimeänderungen im Stadtteil Mattenhof, Verkehrsmanagementmassnahmen an diversen Knoten im Innenstadtpereimeter sowie Massnahmen zu Verbesserung des Modalsplits im Verkehr auf der Achse Laupenstrasse - Bubenbergplatz - Bahnhofplatz - Bollwerk.

Die Massnahme 3b ermöglicht die Trennung von ÖV und MIV auf der Zufahrt zum Knoten Henkerbrännli, so dass der MIV gemäss dem Konzept zu den Massnahmen 3a dosiert werden kann, ohne dass davon die Busse der Linien 11 und 21 betroffen sind.

Die Umsetzung von Verkehrsmassnahmen wird genutzt, um schrittweise die angestrebte Aufwertung des Bahnhofumfelds erreichen zu können. Die Verkehrsmassnahmen des ersten Ausbaus ZBB ermöglichen einen ersten Schritt in dieser Richtung. Weitere werden in Verbindung mit künftigen Verkehrsvorhaben umgesetzt, namentlich mit Gleis- und Haltestellensanierungen beim städtischen ÖV. Es ist vorgesehen, diese Vorhaben zu gegebener Zeit in künftige RGSK's zu integrieren.

Zuständigkeiten	
Federführung: Stadt Bern	Beteiligte Stellen: TBA, AÖV, AGR, betroffene TU, Burggemeinde Bern, Grosse Schanze AG, Die Post, Postauto Schweiz AG, RKBM, BAV; zudem ARE

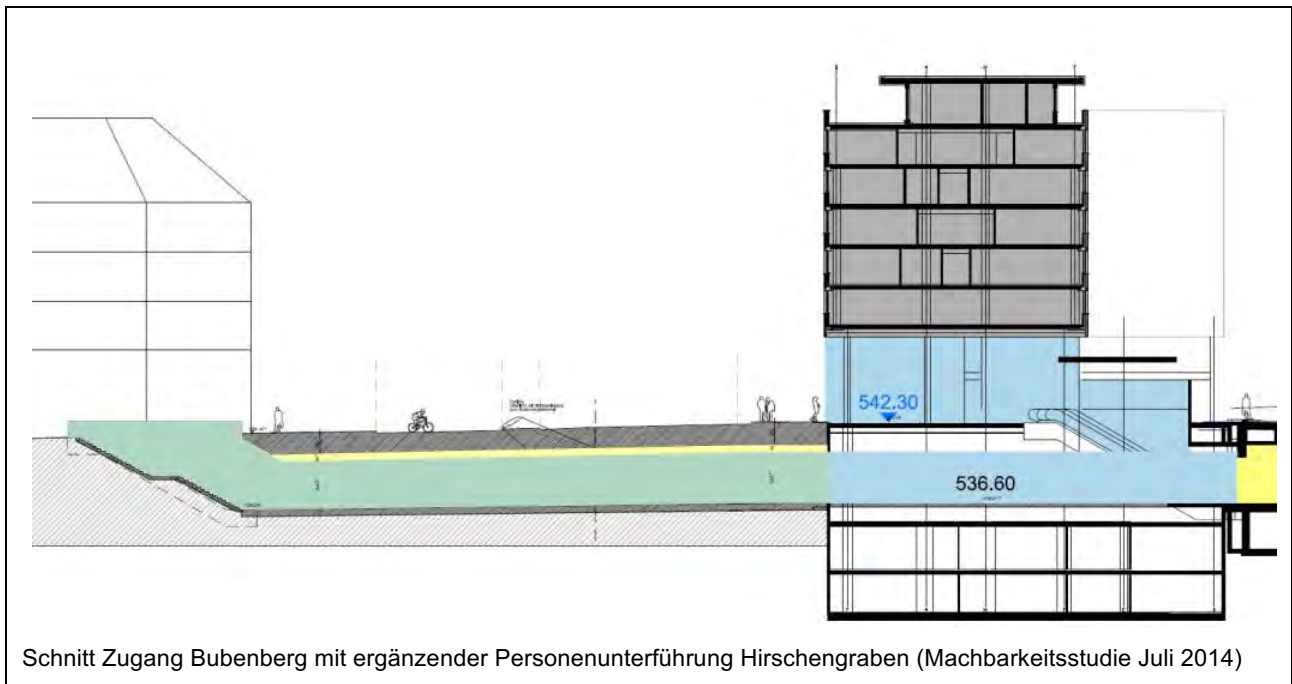
Realisierung										
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Grundlagenstudien (Verkehrserhebungen und -modellierungen; Prognosen 2025/30; Testplanung Velooptimierung) abgeschlossen - Betriebs- und Gestaltungskonzepte Umfeld Zugang Bubenberg, Umfeld Zugang Länggasse, Umfeld Knoten Henkerbrännli abgeschlossen - Vorprojekte liegen bis Ende 2017 vor, Bauprojekte bis 2019 - Mit der Realisierung der Verkehrsmassnahmen wird ab 2021/22 gerechnet, die Umsetzung des neuen Verkehrsregimes ist nach dem Rückbau der Bauinstallationen für den Ausbau der Publikumsanlagen SBB (geplant: 2025) vorgesehen, entsprechend wird von einem Abschluss der Realisierung 2027 ausgegangen. Beim heutigen Planungsstand wird davon ausgegangen, dass der Investitionsaufwand für die Bausteine 1, 3 und 4 von 60.0 Mio. Fr. in der Realisierungsphase wie folgt auf die Jahre 2021 bis 2027 verteilt anfällt: 2021: 5%; 2022: 10%; 2023: 10%; 2024: 10%; 2025: 30%; 2026: 30%; 2027: 5%. 										
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>	<p>Gesamtkosten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - der angegebene Wert der Kosten entspricht der Kostenschätzung inkl. Kostenungenauigkeit (+20%) - inkl. allenfalls nicht anrechenbare Kosten - exkl. MwSt <p>Baustein 1: Massnahmen Umfeld Zugang Bubenberg: 33.5 Mio. Fr.</p> <p>Baustein 3: Flankierende Massnahmen: 23.0 Mio. Fr. (3a: 8.3 Mio.; 3b: 14.7 Mio.)</p> <p>Baustein 4: Massnahmen Umfeld Zugang Länggasse: 3.5 Mio. Fr.</p> <p>Insgesamt: 60.0 Mio. Fr.</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 30%; text-align: center;">35.00 %</td> <td style="width: 40%; text-align: right;">21.0 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">22.75 %</td> <td style="text-align: right;">13.7 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">42.25 %</td> <td style="text-align: right;">25.3 Mio. Fr.</td> </tr> </table> <p>Stand: Juni 2016</p>	Anteil Bund	35.00 %	21.0 Mio. Fr.	Anteil Kanton	22.75 %	13.7 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	42.25 %	25.3 Mio. Fr.
Anteil Bund	35.00 %	21.0 Mio. Fr.								
Anteil Kanton	22.75 %	13.7 Mio. Fr.								
Anteil Gemeinde	42.25 %	25.3 Mio. Fr.								
<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 Planung / Projektierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Projektierung / Realisierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2027 – 2030 Abschluss Realisierung</p>										

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <p>Die Umsetzung des Gesamtkonzepts zum Ausbau des Bahnhofs Bern ist eine der zentralen Schlüsselmassnahmen des Agglomerationsprogramms Bern. Die Sicherung der Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Bern ist Voraussetzung für das Funktionieren des Fernverkehrs, der S-Bahn Bern und der Anbindung an den städtischen und regionalen ÖV. Der Knoten Bern ist der Schlüsselpunkt im Bahnnetz des Grossraums Bern (Hauptstadtregion) und zweitgrösster Bahnknoten der Schweiz. Ohne die Bereitstellung von ausreichenden Kapazitäten des ÖV kann die notwendige Konzentration der Siedlungsentwicklung nicht erreicht werden. Die Verkehrsmassnahmen sind ein wichtiger Bestandteil zur Anbindung des Bahnhofs an die Stadt und an den ÖV-Feinverteiler.</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Starke Verbesserung des Verkehrssystems - WK2: Voraussetzung für Siedlungsentwicklung nach innen - WK3: Deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit - WK4: Verbesserung der Umweltverträglichkeit 	
<p>Machbarkeit:</p> <p>Für die Bausteine 1, 3 und 4 ist die Machbarkeit mit den vorliegenden Studien nachgewiesen.</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Abhängigkeit/Synergien zu anderen Massnahmen des Gesamtkonzepts zum Ausbau des Bahnhofs Bern: Die Massnahmen unterstützen die übrigen Massnahmen des ersten Ausbauschnitts ZBB und steigern deren Nutzen. - Abhängigkeit/Synergien zu Massnahmen aus dem Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 	
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad:</p> <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges
<p>Literatur/Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrssituation im Umfeld des zukünftigen Bahnhofzugangs Bubenberg, Variantenstudien, Betriebs- und Gestaltungskonzept vom 15. November 2013 - Schlussbericht des Beurteilungsgremiums zur Testplanung Optimierung Veloverkehr, September 2015 - Verkehrsreduktion und Verkehrsmanagement/-lenkung Innenstadt, Synthesebericht, Oktober 2015 - Schlussbericht Vorstudie Schanzenstrasse (Umfeld Zugang Länggasse), Juni 2016 - Schlussbericht Vorstudie Henkerbrännli – Neubrücke – Bollwerk, Juni 2016 - Expertenmandat Kostenüberprüfung und Qualitätssicherung, Bericht TBF und Partner vom 22. Juni 2016 - STEK 2016, Stadtentwicklungskonzept 2016, Stand Mitwirkung, August 2016 - STEK 2016, Vertiefungsbericht Mobilität zum Stadtentwicklungskonzept 2016, Stand Mitwirkung, August 2016

Massnahme:	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt Teil 2: Baustein 2	ÖV-FV-1-b Priorität A
------------	--	---------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung

Um einen ungehinderten Zugang zur Bahn zu gewährleisten, sind im ersten Ausbauschnitt ZBB Verkehrsmassnahmen im Umfeld des Bahnhofs Bern nötig. Ziel der Massnahme sind die Aufwertung der ÖV-Umsteigepunkte Bahnhofplatz und Hirschengraben sowie des Bahnhofumfelds und die Gewährleistung der Passantenströme von und zum Bahnhof und die Verbesserung der Veloerschliessung.

Die Verkehrsmassnahmen umfassen vier Bausteine:

- Baustein 1 umfasst die Massnahmen im Umfeld des Zugangs Bubenberg (siehe Massnahme ÖV-FV-1-a).
- Baustein 2 ist die ergänzende Personenunterführung, welche vom Zugang Bubenberg unter dem Bubenbergplatz bis zum Hirschengraben führt.
- Baustein 3 umfasst die flankierenden Massnahmen zum Baustein 1 (siehe Massnahme ÖV-FV-1-a).
- Baustein 4 umfasst Massnahmen im Umfeld des Zugangs Länggasse (siehe Massnahme ÖV-FV-1-a).

Mit dem Baustein 2 wird die Unterführung vom Bahnhof zum Zugang Bubenberg in einem reduzierten Querschnitt bis zum Hirschengraben verlängert. Die ergänzende Unterführung entlastet im Bahnhofumfeld die Verkehrssituation an der Oberfläche. Sie erlaubt eine teilweise Entflechtung der Verkehrsströme und trägt so dazu bei, die Konflikte zwischen Fussgängerströmen und dem Tram-, Bus-, Velo- und übrigen Strassenverkehr zu reduzieren und einen Teil der Passantenströme ins weitere Bahnhofumfeld bzw. in die Stadt an den Wartebereichen bei den Tram- und Bushaltestellen im näheren Bahnhofumfeld vorbeizuführen. Sie verbessert insgesamt den Zugang zur Bahn.

Zuständigkeiten

Federführung: Stadt Bern	Beteiligte Stellen: AÖV, AGR, betroffene TU, Burgergemeinde Bern, Grosse Schanze AG, Die Post, Postauto Schweiz AG, RKBM, BAV; zudem ARE
--------------------------	--

Realisierung										
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Machbarkeitsstudie abgeschlossen - Betriebs- und Gestaltungskonzepte Umfeld Zugang Bubenberg abgeschlossen - Vorprojekt liegt bis Ende 2017 vor, Bauprojekt bis 2019 - Mit der Realisierung der Verkehrsmassnahmen wird ab 2021/22 gerechnet, die Umsetzung des neuen Verkehrsregimes ist nach dem Rückbau der Bauinstallationen für den Ausbau der Publikumsanlagen SBB (geplant: 2025), entsprechend wird von einem Abschluss der Realisierung 2027 ausgegangen. Beim heutigen Planungsstand wird davon ausgegangen, dass der Investitionsaufwand für den Baustein 2 von 33.0 Mio. Fr. in der Realisierungsphase wie folgt auf die Jahre 2022 bis 2026 verteilt anfällt: 2022: 10%; 2023: 15%; 2024: 30%; 2025: 35%; 2026: 10%. 										
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>	<p>Gesamtkosten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - der angegebene Wert der Kosten entspricht der Kostenschätzung inkl. Kostenungenauigkeit (+20%) - inkl. allenfalls nicht anrechenbare Kosten - exkl. MwSt <p>Insgesamt: 33.0 Mio. Fr.</p> <p>Kostenteiler (gerundet):</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">35.0 %</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">11.5 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton*</td> <td style="text-align: right;">15.0 %</td> <td style="text-align: right;">5.0 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">50.0 %</td> <td style="text-align: right;">16.5 Mio. Fr.</td> </tr> </table> <p>* Kostenteiler noch zu überprüfen / genau zu definieren</p> <p><i>Stand: Juni 2016</i></p>	Anteil Bund	35.0 %	11.5 Mio. Fr.	Anteil Kanton*	15.0 %	5.0 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	50.0 %	16.5 Mio. Fr.
Anteil Bund	35.0 %	11.5 Mio. Fr.								
Anteil Kanton*	15.0 %	5.0 Mio. Fr.								
Anteil Gemeinde	50.0 %	16.5 Mio. Fr.								
<p>Zeithorizont:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;"><input checked="" type="checkbox"/> bis 2018</td> <td style="width: 85%;">Planung / Projektierung</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022</td> <td>Projektierung / Realisierung</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026</td> <td>Abschluss Realisierung</td> </tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2018	Planung / Projektierung	<input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022	Projektierung / Realisierung	<input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026	Abschluss Realisierung				
<input checked="" type="checkbox"/> bis 2018	Planung / Projektierung									
<input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022	Projektierung / Realisierung									
<input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026	Abschluss Realisierung									

Beurteilung
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <p>Die Umsetzung des Gesamtkonzepts zum Ausbau des Bahnhofs Bern ist eine der zentralen Schlüsselmassnahmen des Agglomerationsprogramms Bern. Die Sicherung der Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Bern ist Voraussetzung für das Funktionieren des Fernverkehrs, der S-Bahn Bern und der Anbindung an den städtischen und regionalen ÖV. Der Knoten Bern ist der Schlüsselpunkt im Bahnnetz des Grossraums Bern (Hauptstadtregion) und zweitgrösster Bahnknoten der Schweiz. Ohne die Bereitstellung von ausreichenden Kapazitäten des ÖV kann die notwendige Konzentration der Siedlungsentwicklung nicht erreicht werden. Die Verkehrsmassnahmen sind ein wichtiger Bestandteil zur Anbindung des Bahnhofs an die Stadt und an den ÖV-Feinverteiler.</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Starke Verbesserung des Verkehrssystems - WK2: Voraussetzung für Siedlungsentwicklung nach innen - WK3: Deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit - WK4: Verbesserung der Umweltverträglichkeit
<p>Machbarkeit:</p> <p>Die Machbarkeit ist mit der Studie PU Hirschengraben nachgewiesen.</p>

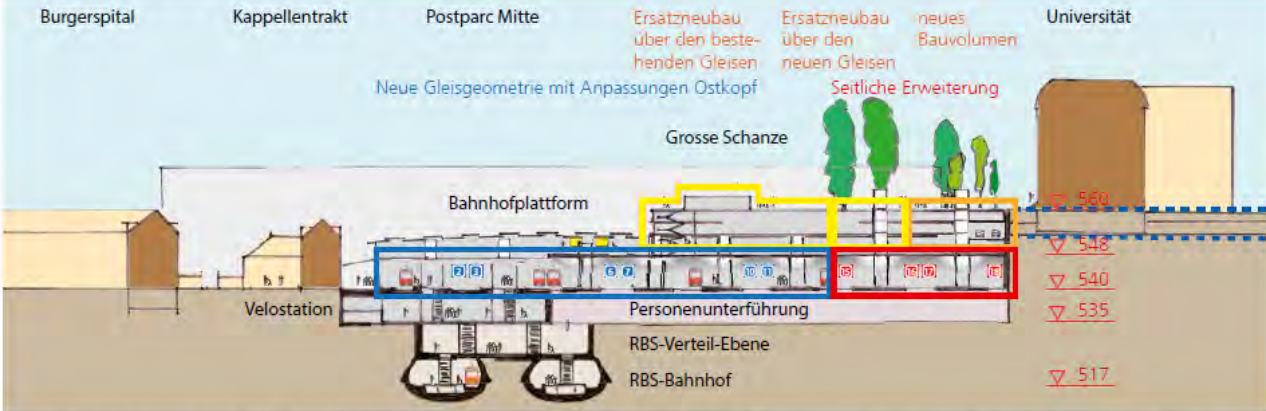
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> - Abhängigkeit/Synergien zu anderen Massnahmen des Gesamtkonzepts zum Ausbau des Bahnhofs Bern: Die Massnahmen unterstützen die übrigen Massnahmen des ersten Ausbauschnitts ZBB und steigern deren Nutzen. - Abhängigkeiten: B + R / Velostationen: KM-B-1 weiterer Bedarf an Veloabstellplätzen im Umfeld des Bahnhofs und KM-B-2-c Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern 	
Priorität: <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste 	Reifegrad: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

Sonstiges
Literatur/Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrssituation im Umfeld des zukünftigen Bahnhofzugangs Bubenberg, Variantenstudien, Betriebs- und Gestaltungskonzept vom 15. November 2013 - PU Hirschengraben, Studie zur bautechnischen Machbarkeit, Juli 2014 - Schlussbericht des Beurteilungsgremiums zur Testplanung Optimierung Veloverkehr, September 2015 - Expertenmandat Kostenüberprüfung und Qualitätssicherung, Bericht TBF und Partner vom 22. Juni 2016 - STEK 2016, Stadtentwicklungskonzept 2016, Stand Mitwirkung, August 2016 - STEK 2016, Vertiefungsbericht Mobilität zum Stadtentwicklungskonzept 2016, Stand Mitwirkung, August 2016

Massnahme:	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Seitliche Erweiterung SBB	ÖV-FV-1-c Priorität C
------------	--	---------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-ÖV 1.1c), Nr. im Prüfbericht Bund: -
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

Seitliche Erweiterung SBB



Seitliche Erweiterung SBB: Der heutige SBB-Bahnhof soll um vier zusätzliche Gleise gegen die Grosse Schanze (Universität) hin vergrössert werden.

Massnahmenbeschreibung

Ab 2030/35 soll im Bahnhof Bern ein zweiter Ausbauschnitt erfolgen. Vorgesehen ist eine grosse bauliche Erweiterung des heutigen Normalspur-Bahnhofs. Dies schafft zusätzliche Kapazitäten für den Fern- und Regionalverkehr. Zentrales Element des Ausbauschnitts ab 2030/35 ist die seitliche Erweiterung des heutigen SBB-Bahnhofs auf dem bestehenden Niveau um vier Gleise unter der Grosse Schanze.

Im Auftrag von ZBB und unter Leitung von SBB Infrastruktur wurde bis Mitte 2015 ein breit abgestütztes Testplanungsverfahren zur seitlichen Erweiterung des Normalspurbahnhofs durchgeführt. Drei multidisziplinäre Planungsteams erarbeiteten Lösungsvorschläge in den Themenbereichen Städtebau/Architektur, Verkehr, Bauphasen/Logistik und Wirtschaftlichkeit/Nachhaltigkeit. Ergebnis ist eine Synthese mit Vorschlägen zum weiteren Vorgehen. Zurzeit wird unter Federführung der SBB auf der Basis der Testplanungsergebnisse ein Referenzkonzept für die seitliche Erweiterung Bahnhof Bern erstellt. Mit dem Referenzkonzept sollen die Ergebnisse der Testplanung gesichert und dargestellt werden sowie gesicherte Grundlagen für die weitere Planung und Projektierung erstellt werden.

Zuständigkeiten	
Federführung: SBB	Beteiligte Stellen: AÖV, AGR, weitere betroffene TU, Stadt Bern, Burgergemeinde Bern, Grosse Schanze AG, Die Post, Postauto Schweiz AG, RKBM, BAV; zudem ARE

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

- Testplanung Mitte 2015 abgeschlossen
- Referenzkonzept bis Ende 2017
- Anschliessend Ausarbeitung Vorprojekt

<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 710 – 1'030 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 10%; text-align: right;">100%</td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 50%; text-align: right;">710–1'030 Mio. Fr.*</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td></td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td></td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td></td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> <p>* Kostenteiler noch zu überprüfen / genau zu definieren</p> <p>Genauigkeit: +/- 50%</p> <p>Stand: 2012</p>	Anteil Bund	100%		710–1'030 Mio. Fr.*	Anteil Kanton	%		Fr.	Anteil Gemeinde	%		Fr.	Anteil	%		Fr.
Anteil Bund	100%		710–1'030 Mio. Fr.*														
Anteil Kanton	%		Fr.														
Anteil Gemeinde	%		Fr.														
Anteil	%		Fr.														
<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ab 2027 Realisierung</p>																	

Beurteilung		
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <p>Die Umsetzung des Gesamtkonzepts zum Ausbau des Bahnhofs Bern ist eine der wichtigsten Schlüsselmassnahmen des Agglomerationsprogramms Bern. Die Sicherung der Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Bern ist Voraussetzung für das Funktionieren des Fernverkehrs, der S-Bahn Bern und der Anbindung an den städtischen und regionalen ÖV. Der Knoten Bern ist der Schlüsselpunkt im Bahnnetz des Grossraums Bern (Hauptstadtregion) und zweitgrösster Bahnknoten der Schweiz. Ohne die Bereitstellung von ausreichenden Kapazitäten des ÖV kann die notwendige Konzentration der Siedlungsentwicklung nicht erreicht werden. Die Seitliche Erweiterung ist mittel- bis langfristig eine zentrale Voraussetzung für den Ausbau des ÖV-Angebots im Grossraum Bern.</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bringt eine sehr starke Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Nur mit der Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der Gleisanlagen und der Zufahrten zusammen mit den Publikumsanlagen im Bahnhof Bern kann das Angebot des öffentlichen Verkehrs in der Region Bern verbessert und die steigende Nachfrage bewältigt werden. - WK2: Die Massnahme bringt eine deutliche Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Durch die konsequente Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die Hauptachsen des öffentlichen Verkehrs wird die Zersiedelung gebremst. Dazu muss aber der öffentliche Verkehr die Kapazität bereitstellen können. - WK3: Die Massnahme bewirkt durch die damit verbundene Erhöhung des ÖV-Anteils tendenziell eine Erhöhung der Verkehrssicherheit. - WK4: Die Massnahme bringt eine deutliche Verbesserung in Bezug auf Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch mit sich. Der Ausbau des Bahnhofs Bern ermöglicht eine Erhöhung des ÖV-Anteils am Modalsplit und führt zu einer Verringerung der Luftschadstoff- und Lärmbelastung. 		
<p>Machbarkeit:</p> <p>Die Machbarkeit ist mit der Testplanung grundsätzlich nachgewiesen.</p>		
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Abhängigkeit/Synergien zu anderen Massnahmen des Gesamtkonzepts zum Ausbau des Bahnhofs Bern. 		
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> C-Liste</p> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Reifegrad:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 1</p> <p><input type="checkbox"/> 2</p> </td> </tr> </table>	<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 1</p> <p><input type="checkbox"/> 2</p>
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 1</p> <p><input type="checkbox"/> 2</p>	

Sonstiges
<p>Literatur/Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Seitliche Erweiterung Bahnhof Bern, Testplanung: Synthesebericht, SBB, Juli 2015

Massnahme:	Bern, Entflechtung Holligen	ÖV-FV-2 Priorität A
------------	------------------------------------	-------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund: 351.020
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V – ÖV 1.2), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.037
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: STEP Ausbauschnitt 2025



Massnahmenbeschreibung	
<p>Zielsetzung:</p> <p>Erhöhung der Streckenkapazität im Zulauf West des Bahnhofs Bern, damit Taktverdichtungen, kürzere Fahr- und Reisezeiten sowie eine bessere Fahrplanstabilität erreicht werden können.</p>	
<p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entflechtung Holligen (niveaufreie Entflechtung der Strecken Bern – Fribourg und Bern – Gürbetal / – Neuenburg) <p>Die Entflechtung Holligen ist Teil des Programmes STEP Ausbauschnitt 2025 und wichtig für die Kapazitätserhöhung auf der Zufahrt zum Bahnhof aus Westen und im gesamten Knoten Bern.</p>	
Zuständigkeiten	
<p>Federführung: AÖV</p> <p>Federführung Projekt: SBB</p>	<p>Beteiligte Stellen: BAV, betroffene TU, Stadt Bern</p>

Realisierung													
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Objektstudie: 1/2016 - Vor-/Bauprojekt: 2017–2020 - Baubeginn: ab 2021 - Inbetriebnahme: 2029 													
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 442 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">100%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">442 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	100%	442 Mio. Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	100%	442 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	%	Fr.											
Anteil Gemeinde	%	Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Planung / Realisierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ab 2027 Realisierung</p>	<p>Genauigkeit: +/- 30%</p> <p>Stand: 2015</p>												

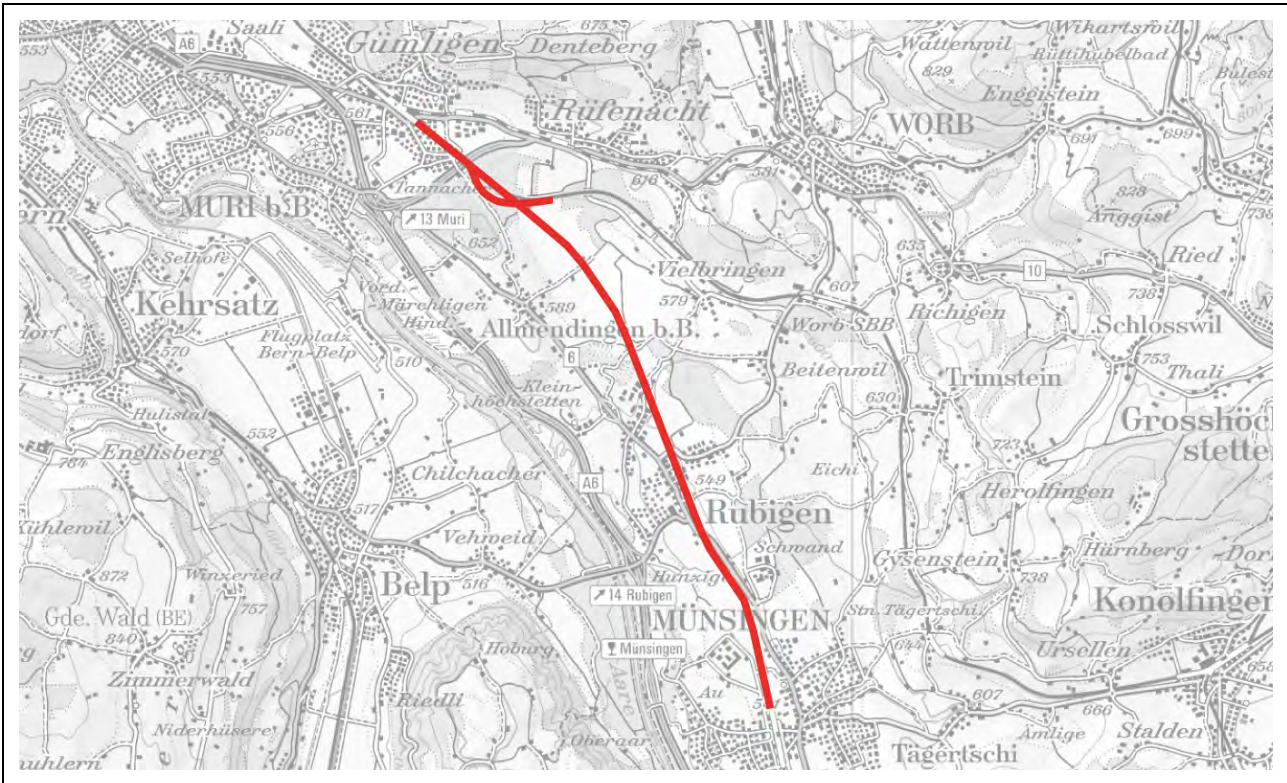
Beurteilung
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets ÖV-W-1 (Angebot S-Bahn) eine starke bis sehr starke Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Dank der Entflechtung Holligen wird die Leistungsfähigkeit im Zulauf West des Bahnhofs Bern erhöht. Die Massnahme ermöglicht eine Verdichtung zwischen Köniz-Niederscherli und Bern zum 15'-Takt (später möglich, aber nicht Bestandteil des AS25) bzw. betriebliche Flexibilität, eine Verdichtung des RE Neuchâtel/Murten – Bern zum 30'-Takt sowie neue Durchbindungen im Regionalverkehr (z.B. Brünnen – Wankdorf). Die durchschnittlichen Reisezeiten werden verringert. Die Umsteigebeziehungen sowie die Erreichbarkeit von dicht besiedelten Agglomerationsgebieten werden verbessert. - WK2: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets ÖV-W-1 eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Der Ausbau des Angebotes der S-Bahn verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und kann zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen führen. - WK3: Die Massnahme bewirkt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets ÖV-W-1 eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Durch die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV kann eine Verminderung der Unfälle erreicht werden. - WK4: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets ÖV-W-1 eine leichte bis bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht.
<p>Machbarkeit:</p> <p>Die bauliche Machbarkeit wurde in der Objektstudie nachgewiesen. Ebenso wurden die Einflüsse der Bauarbeiten auf das geplante Angebot untersucht und notwendige Einschränkungen aufgezeigt.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Massnahme ist eine Voraussetzung für die vollständige Umsetzung der Massnahme «Verbesserungen des Angebots der S-Bahn» (ÖV-W-1) (insbesondere 15'-Takt Flamatt – Bern – Münsingen, Bern – Köniz – Niederscherli, 30'-Takt Bern – Ins sowie Durchmesserverbindungen Brünnen – Wankdorf). - ZMB Güterbahnhof / Insel (ÖV-W-3-b) - Der Ersatz der Unterführung Steigerhubelstrasse erfordert eine gute Anbindung an das Fuss- und Veloverkehrsnetz der Stadt Bern (STEK 2016, neue Netzelemente Nr. 10: Ersatz Unterführung Steigerhubelstrasse). - Koordination mit Planungsprozess «Revision Richtplan Premium ESP Ausserholligen»

Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2
---	---

Sonstiges
Literatur/Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none"> - Agglomerationsprogramm Zusatzbericht 2007 - Agglomerationsprogramm 2012 - Synthesebericht Gesamtkonzept Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) vom 27. Juni 2011 - 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungsbericht, AÖV, 11. Dezember 2013 - 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Standbericht Nr. 1, AÖV, 22. Januar 2016 - Objektstudie SBB, 2016 - Ausbauschnitt 2025 (AS25), Standbericht 2015, BAV, April 2016 - STEK 2016, Vertiefungsbericht Mobilität zum Stadtentwicklungskonzept 2016, Stand Mitwirkung, August 2016
Quantitative Angaben: -
Bemerkungen/Hinweise: Der Ersatz der Unterführung Steigerhubelstrasse ist in der Objektstudie Entflechtung Holligen geplant und in den Kosten berücksichtigt. Da die Entflechtung der Auslöser ist, muss auch der Ersatz mittels Überführung im Projekt berücksichtigt werden. Deshalb gibt es kein separates Projekt «Projekt UF Steigerhubel», welches zu koordinieren wäre.

Massnahme:	Gümligen–Münsingen, 3. Gleis, Entflechtung Gümligen Süd, Wendegleis Münsingen	ÖV-FV-3 Priorität B
------------	--	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund: 351.018
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V – ÖV 1.3), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.038
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: STEP Ausbauschnitt 2025



Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Taktverdichtung der S-Bahn im Korridor Aaretal (2. Teilergänzung S-Bahn Bern) - Bewältigung des Güterverkehrs (Gütertrasse Transitkorridor – Nord-Süd) - Sicherstellung und Ausbau des Fernverkehrs (halbstündlich zwei Fernverkehrszüge Bern – Thun, Teil Ausbauschnitt 2030)
<p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Neubau 3. Gleis Gümligen – Münsingen - Entflechtung Gümligen Süd - Erstellung eines Wendegleises in Mittellage und Umbau des Bahnhofs Münsingen <p>Der Ausbau im Aaretal ist eine Schlüsselmassnahme für den nationalen Personen- und Güterverkehr auf der Lötschbergachse. Gleichzeitig dient sie der überfälligen Verbesserung des Angebots der S-Bahn Bern (15'-Takt Bern – Münsingen).</p>

Zuständigkeiten	
Federführung: AÖV Federführung Projekt: SBB	Beteiligte Stellen: BAV, betroffene TU, RKBM, Gemeinden Muri bei Bern, Rubigen und Münsingen, TBA-OIK II

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Konzeptstudie: in Arbeit - Objektstudie: 2017 - Vor-/Bauprojekt: 2018 – 2021 - Baubeginn: ab 2023 - Inbetriebnahme: 2029	
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 610 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund 100% 610 Mio. Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung <input checked="" type="checkbox"/> ab 2027 Realisierung	Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2015

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets ÖV-W-1 (Angebot S-Bahn) eine starke bis sehr starke Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Trotz dem geplanten Einsatz von Doppelstockzügen reicht der 30'-Takt der S-Bahn im Aaretal nicht aus, um die prognostizierte Nachfragesteigerung zu bewältigen. Die Massnahme ermöglicht insbesondere Verbesserungen auf den Linien Freiburg – Bern, Laupen – Bern, Brünnen – Bern sowie Bern – Münsingen – Thun und zwar einen dichteren Takt (15'-Takt der S-Bahn bis Münsingen), kürzere Reisezeiten, bessere Fahrplanstabilität, verbesserte Angebotskonzepte, mehr Liniendurchbindungen sowie ein höheres Platzangebot. Die Umsteigebeziehungen sowie die Erreichbarkeit von dicht besiedelten Agglomerationsgebieten werden verbessert. - WK2: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets ÖV-W-1 eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Der Ausbau des Angebotes der S-Bahn verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und kann zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen führen. - WK3: Die Massnahme bewirkt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets ÖV-W-1 eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Durch die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV kann eine Verminderung der Unfälle erreicht werden. - WK4: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets ÖV-W-1 eine leichte bis bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht.
Machbarkeit: Die bauliche Machbarkeit wird in der Objektstudie nachgewiesen.

<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Massnahme ist Voraussetzung für die Bewältigung der Verkehrsströme im Aaretal. - Der Ausbau im Aaretal ist zwingende Voraussetzung für weitere im Zielkonzept der 2. Teilergänzung geplante Angebotsverbesserungen (s. auch Massnahme «ÖV-W-1 Verbesserungen des Angebots der S-Bahn»): <ul style="list-style-type: none"> - bessere zeitliche Verteilung der 4 stündlichen S-Bahnen im Wangental (15'-Takt Bern – Flamatt) - Durchbindung der S-Bahn von Brünnen bzw. Neuenburg Richtung Wankdorf / Aaretal (bisher aus diesem Korridor nur Radiallinien). - Der Ausbau im Aaretal ermöglicht neue Linienverknüpfungen (Fribourg – Münsingen, Laupen – Thun) und dadurch eine Reduktion der Standzeiten und einen wirtschaftlicheren Betrieb. - Nur mit einem Wendegleis in Brünnen (s. auch Massnahme «ÖV-Reg-9 Bern, Wendegleis Brünnen») kann der Nutzen des Ausbaues Aaretal (Teil des STEP Ausbaus schritt 2025) voll ausgeschöpft werden. - Abhängigkeit zur Massnahme LV-W-1-c (Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard, Münsingen–Bern, Festlegung Linienführung) 	
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 1</p> <p><input type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges
<p>Literatur/Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Agglomerationsprogramm Zusatzbericht 2007 - Agglomerationsprogramm 2012 - 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungsbericht, AÖV, 11. Dezember 2013 - 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Standbericht Nr. 1, AÖV, 22. Januar 2016 - Ausbaus schritt 2025 (AS25), Standbericht 2015, BAV, April 2016
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>-</p>
<p>Bemerkungen/Hinweise:</p> <p>Der Bericht zur 2. Teilergänzung der S-Bahn Bern bestätigt die Dringlichkeit und Wichtigkeit der Massnahme. Ohne diese Massnahme ist die Verdichtung zum 15'-Takt im S-Bahn-Verkehr bis/ab Münsingen nicht möglich.</p>

Massnahme:	Stettlen, Verlegung Station Deisswil	ÖV-Reg-1 Vorleistung
------------	---	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschrieb
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bessere Ausgestaltung der Publikumsanlagen (BehiG) - Erhöhung der Sicherheit des Bahnzugangs - Bessere Erschliessung des Bernaparks - Sicherstellung und Verbesserung der Zugänglichkeit zum ÖV
<p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verlegung der Station Deisswil - Langfristige Massnahme: Umsteigepunkt Bahn – Bus

Zuständigkeiten	
Federführung: AÖV Federführung Bahnprojekt: RBS (Bauherr)	Beteiligte Stellen: Gemeinde Stettlen, TBA-OIK II, RKBM

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: abgeschlossen - Baubeginn: 2016 - Inbetriebnahme: 2016	
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten Bahninfrastruktur: 2.6 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund 100% 2.6 Mio. Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 Realisierung <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 20% Stand: 2015 <i>Kosten Ausgestaltung ÖV-Knoten noch offen (langfristige Massnahme)</i>

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Die Massnahme bringt eine starke Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die Erreichbarkeit von Nutzungsschwerpunkten kann gegenüber der bestehenden Station verbessert werden. Die Publikumsanlagen werden zudem optimiert. - WK2: Die Massnahme bringt eine Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Die bessere Lage der neuen Station zum Siedlungsschwerpunkt stärkt die angestrebte Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen. - WK3: Die Massnahme bewirkt eine Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit; die Sicherheit des Bahnhofszugangs wird stark verbessert. - WK4: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht.
Machbarkeit: Vorprojekt abgeschlossen.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: - Die Massnahme ermöglicht eine optimale Erschliessung des Umstrukturierungsgebiets «Bernapark und Industrie Schwandi» (S-5-49) - Koordination mit Massnahme «Deisswil, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt» (MIV-O-18) - Koordination Zugänglichkeit und Erschliessung des Perrons mit Hochwasserschutzprojekt (Worble) und Entwicklung Bernapark. Zeitliche Realisierung Hochwasserschutz offen. - Berücksichtigung einer zukünftigen Busanbindung an Ostermündigen

Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> Vorleistung <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2
--	--

Sonstiges
Literatur/Grundlagendokumente: - 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungsbericht, AÖV, 11. Dezember 2013 - 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Standbericht Nr. 1, AÖV, 22. Januar 2016
Quantitative Angaben: -
Bemerkungen/Hinweise: Bei einem weiteren Ausbau des Bernaparks sind langfristig zusätzliche Massnahmen erforderlich (u.a. Doppelspur Bolligen-Deisswil inkl. 2. Perrongleis in Deisswil).

Massnahme:	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern	ÖV-Reg-2 Priorität A
------------	--	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund: 351.019
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V – ÖV 2.1.1c), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.041
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt (Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten)
- Andere Finanzierung: STEP Ausbauschnitt 2030 (angemeldet) (Teil Bahninfrastruktur)



Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dichtes S-Bahnhaltestellennetz in der Kernagglomeration Bern - Optimale Umsteigebeziehungen und Umsteigeverhältnisse zwischen S-Bahn und Feinverteiler (Tramverlängerung Linie 9; Massnahme ÖV-Tram-1), damit attraktive Mobilitäts- und Transportketten angeboten werden können. - Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen im Umfeld der neuen S-Bahnhaltestelle Kleinwabern (Überbauung Nesslerenweg, Entwicklung Bundesamt für Metrologie METAS, prioritäre Siedlungsentwicklung Balsigergut). - Sicherstellung und Verbesserung der Zugänglichkeit zum ÖV
<p>Massnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Neue S-Bahnhaltestelle Kleinwabern - Ausgestaltung des ÖV-Knotens (Bahnhofplatz, Veloerschliessung, Veloständer, Ausstattung) <p>Am Umsteigepunkt in Kleinwabern wird die S-Bahn aus dem Gürbetal ideal mit dem städtischen Feinverteiler (Tramverlängerung Linie 9, Massnahme ÖV-Tram-1) verknüpft. Gleichzeitig wird die Voraussetzung für eine verdichtete bauliche Entwicklung von Arbeits- und Wohnnutzungen geschaffen.</p>

Zuständigkeiten	
Federführung: AÖV Federführung Bahnprojekt: BLS Netz AG (Bauherrin) Federführung Ausgestaltung ÖV-Knoten: Gemeinde Köniz	Beteiligte Stellen: betroffene TU, RKBM, Gemeinde Köniz, TBA-OIK II

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Vorstudie: 2012 - Vorprojekt: 2018 - Baubeginn: 2020 - Inbetriebnahme: 2021	
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten Bahninfrastruktur: 8 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund 100% 8 Mio. Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2012 Kosten Ausgestaltung ÖV-Knoten: 3 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund 35% 1.05 Mio. Fr. Anteil Kanton* % Fr. Anteil Gemeinde* 65% 1.95 Mio. Fr. Anteil % Fr. Genauigkeit: +/- 30% Stand: 2016 * Kostenteiler noch zu überprüfen / genau zu definieren

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Die Massnahme bringt eine bedeutende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die Massnahme ermöglicht bessere Umsteigebeziehungen insbesondere für die Pendler aus dem Gürbetal/Längenberg in Richtung Mattenhof/Monbijou und in Richtung Köniz/Liebefeld (Arbeitsplatzschwerpunkte). Durch die verbesserte Verknüpfung der Verkehrssysteme ergibt sich auch eine Verlagerung vom MIV auf den ÖV. - WK2: Die Massnahme bringt eine starke Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Die erhebliche Aufwertung der ÖV-Knotenpunkte verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und führt zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen. - WK3: Die Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. - WK4: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht.

<p>Machbarkeit:</p> <p>Machbarkeit des ÖV-Knotens u.a. im Rahmen des Projekts zur Tramverlängerung der Linie 9 (TP6) nachgewiesen.</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Doppelspurausbau Wabern – Kehrsatz Nord (Voraussetzung) (RGSK BM I, V – ÖV 2.2.1) - Realisierung zusammen mit der Massnahme «Köniz, Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern» (ÖV-Tram-1) - Die Massnahme ermöglicht eine optimale Erschliessung der bestehenden und geplanten Siedlungsgebiete im Bereich Kleinwabern. Siehe auch folgende Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> - «Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte»: S-3-16 Köniz, Wabern Bächtelenacker (Wohnen) ; S-3-18 Köniz, Wabern Nesslerenweg/METAS (Wohnen) - «Regionale Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete»: S-5-29 Köniz, Wabern Bundesareal METAS - «Vorranggebiete Siedlungserweiterung»: S-4-23 Köniz, Wabern Weyergut (Wohnen) ; S-4-21 Köniz, Wabern Balsigergut (Arbeiten) - Archäologische Hinterlassenschaften im Bereich des ÖV-Knotens 	
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad:</p> <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>

<p>Sonstiges</p>
<p>Literatur/Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ÖV-Umsteigeknoten – Zweckmässigkeitsuntersuchung, RVK 4, April 2007 - ZMB Bern Süd, 2008 - Tramverlängerung nach Kleinwabern, Folgerungen Siedlungsentwicklung und Städtebau, Grundlagenbericht, Gemeinde Köniz, August 2010 - Tram Region Bern, Buskonzept Kleinwabern, RKBM / AÖV, Oktober 2009 - Tram Region Bern, Teilprojekt 6 Kleinwabern, Vorprojekt, 2011 - Tram Region Bern, Teilprojekt 6 Kleinwabern, Planungsstudie Wendeschlaufe / Endhaltestelle, 2012 - Tram Region Bern, Teilprojekt 6 Kleinwabern, Bauprojekt light, 2014 - Gemeinde Köniz, Botschaft an die Stimmberechtigten Volksabstimmung vom 28. September 2014 - Ortsplanungsrevision, Richtplan Raumentwicklung, Gemeinde Köniz, 2010 - Nutzungsplanänderung Nesslerenweg, Gemeinde Köniz, 2011 - Überbauungsordnung Bächtelenacker, Gemeinde Köniz, 2012 - Ergebnisse der Sondierungen im archäologischen Schutzgebiet Chly Wabere, Amt für Kultur, 2012 - Ideenwettbewerb Zentrumsentwicklung Kleinwabern, Bericht des Preisgerichtes, Bundesamt für Bauten und Logistik, 9. Mai 2014 - Agglomerationsprogramm 2005 und Zusatzbericht 2007 - Agglomerationsprogramm 2012 - 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungsbericht, AÖV, 11. Dezember 2013
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>-</p>
<p>Bemerkungen/Hinweise:</p> <p>-</p>

Massnahme:	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld	ÖV-Reg-3 Priorität B
------------	--	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V – ÖV 2.1.4c), Nr. im Prüfbericht Bund: –
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt (Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten)
- Andere Finanzierung: STEP Ausbauschnitt 2030 (angemeldet) (Teil Bahninfrastruktur)



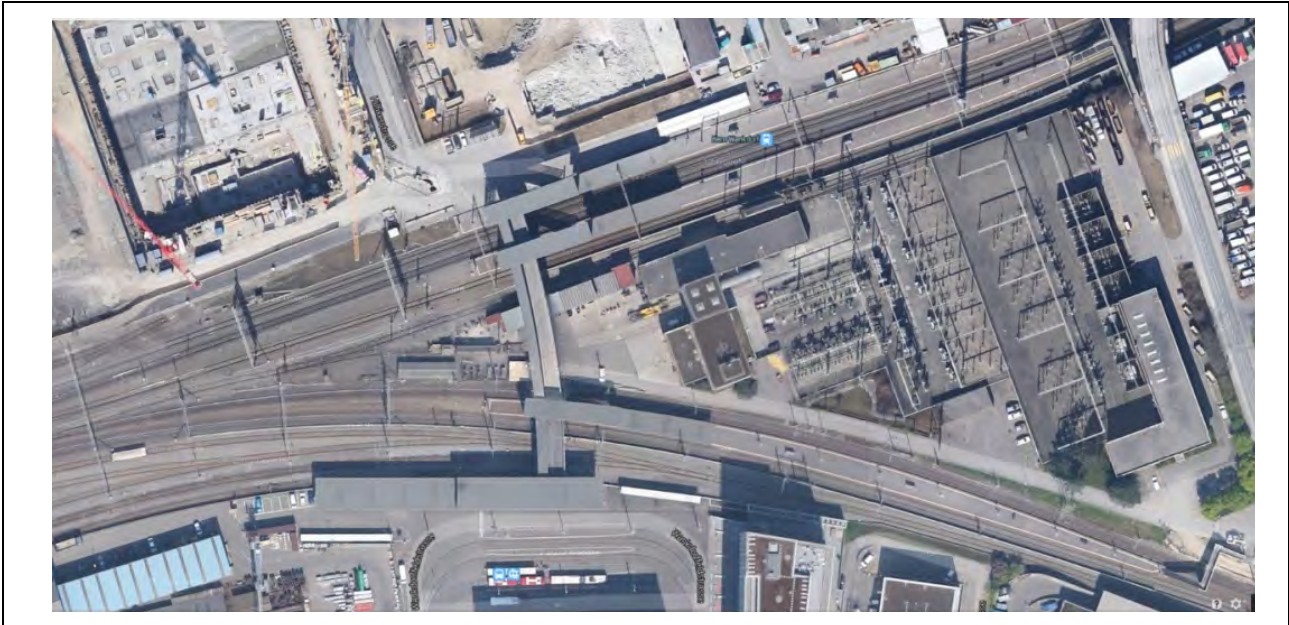
Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Optimale Umsteigebeziehungen und Umsteigeverhältnisse zwischen S-Bahn und Feinverteiler, damit attraktive Mobilitäts- und Transportketten angeboten werden können - Optimale Erschliessung eines attraktiven Wohn- und Arbeitsplatzgebietes (u.a. Bundesarbeitsplätze) mit Möglichkeiten zur baulichen Verdichtung - Sicherstellung und Verbesserung der Zugänglichkeit zum ÖV
<p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anpassung S-Bahnhaltestelle Liebefeld - Platzgestaltung zwischen S-Bahnhaltestelle und Feinverteiler - Variante Schliessung Stationsstrasse mit Unterführung - Neue Wegverbindung Thomasweg – Kohlenweg mit neuer Unterführung

Zuständigkeiten													
Federführung: AÖV Federführung Bahnprojekt: BLS Netz AG (Bauherrin) Federführung Ausgestaltung ÖV-Knoten: Gemeinde Köniz	Beteiligte Stellen: betroffene TU, RKBM, Gemeinde Köniz												
Realisierung													
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: 2020 - Baubeginn: 2025 - Inbetriebnahme: 2029													
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten Bahninfrastruktur: 6 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">100%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">6 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2012	Anteil Bund	100%	6 Mio. Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	100%	6 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	%	Fr.											
Anteil Gemeinde	%	Fr.											
Anteil	%	Fr.											
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung <input type="checkbox"/> ab 2027	Kosten Ausgestaltung ÖV-Knoten: 2 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">35%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">0.7 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton*</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde*</td> <td style="text-align: center;">65%</td> <td style="text-align: right;">1.3 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> Genauigkeit: erste grobe Kostenschätzung Stand: 2016 * Kostenteiler noch zu überprüfen / genau zu definieren	Anteil Bund	35%	0.7 Mio. Fr.	Anteil Kanton*	%	Fr.	Anteil Gemeinde*	65%	1.3 Mio. Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	0.7 Mio. Fr.											
Anteil Kanton*	%	Fr.											
Anteil Gemeinde*	65%	1.3 Mio. Fr.											
Anteil	%	Fr.											

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bringt eine deutliche Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die optimale Lage der S-Bahnhaltestellen verbessert die Attraktivität der S-Bahn. Durch die verbesserte Verknüpfung der Verkehrssysteme (S-Bahn – Feinverteiler) ergibt sich auch eine Verlagerung vom MIV auf den ÖV. - WK2: Die Massnahme bringt eine starke Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Die erhebliche Aufwertung der ÖV-Knotenpunkte verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und führt zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen. - WK3: Die Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. - WK4: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. 	
<p>Machbarkeit:</p> <p>Die definitive Machbarkeit wird mit der Erarbeitung der Bestvariante (bis 2020) nachgewiesen.</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Köniz, Doppelspurausbau Liebefeld–Köniz (ÖV-Reg-8-c) - Bern, Entflechtung Holligen (ÖV-FV-2) - Köniz, Verbindung Neuhausplatz-Liebefeld (LV-N-12) - Köniz, Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard (LV-W-1-i), LV-Verbindung entlang der Bahn - Koordination mit Richtplan Raumentwicklung Gesamtgemeinde, Teilgebiet Köniz/Liebefeld - Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte und Regionale Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete - Arealentwicklung Liebefeld 	
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>
Sonstiges	
<p>Literatur/Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - AP V+S Region Bern: Fuss- und Veloverkehr Vertiefungsbericht 2007 - Potenzial- und Gestaltungsstudie Zentrum Liebefeld, AÖV, November 2009 - Agglomerationsprogramm 2012 - 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungsbericht, AÖV, 11. Dezember 2013 - 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Standbericht Nr. 1, AÖV, 22. Januar 2016 - Testplanung «Areal Station Liebefeld», 2012 - Richtprojekt «Areal Station Liebefeld», 2014 	
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>-</p>	
<p>Bemerkungen/Hinweise:</p> <p>-</p>	

Massnahme:	Bern, Verbesserung ÖV-Knotenpunkt Wankdorf	ÖV-Reg-4 Priorität A
------------	---	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr.), Nr. im Prüfbericht Bund
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt (Teil Veloquerung und Erweiterung Velostation)
- Andere Finanzierung: LV-SBB (Teil Bahninfrastruktur und -technik)



Massnahmenbeschreibung	
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der (Perron)Zugänge und der Platzverhältnisse, damit die stark steigenden Kundenströme bewältigt werden können - Neue Quartierverbindung Nord-Süd für den Fuss- und Veloverkehr - Zusätzliche, sichere Veloabstellplätze 	
<p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Neue Personenunterführung kombiniert mit einer neuen Veloquerung zwischen Max-Daetwyler-Platz und Rosalia-Wenger-Platz und einer Erweiterung der geplanten Velostation (ARE-Code 0351.2.090) um rund 100 Veloabstellplätze (s. auch Erläuterungen unter «Quantitative Angaben») - Anpassung der Perronanlagen bei der S-Bahnhaltestelle Wankdorf Nord 	
Zuständigkeiten	
Federführung: SBB	Beteiligte Stellen: AÖV, Stadt Bern

Realisierung																									
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Testplanung: abgeschlossen (2016) - Objektstudie: 2016 – 2017 - Vor-/Bauprojekt: 2017 – 2018 - Plangenehmigungsverfahren: 2019 – 2020 - Baubeginn: 2021 - Inbetriebnahme: 2024 <p>Die obenstehenden Realisierungstermine sind unter Vorbehalt der Finanzierung und Möglichkeit der Synchronisation des Projektes mit dem laufenden Projekt ZEB Entflechtung Wylerfeld.</p>																									
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten Personenunterführung, Anpassung Perronanlagen und Bahntechnik (ohne Veloquerung und Velostation): 70 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil SBB</td> <td style="text-align: center;">100%</td> <td style="text-align: right;">70 Mio. Fr.</td> </tr> </table> <p>Genauigkeit: +/- 50%</p> <p><i>Stand: 2016</i></p> <p>Kosten Veloquerung (7.1 Mio. Fr.) und Erweiterung Velostation (1.0 Mio. Fr.):</p> <p>8.1 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">35%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">2.84 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">22.75%</td> <td style="text-align: right;">1.84 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">42.25%</td> <td style="text-align: right;">3.42 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> <p>Genauigkeit: +/- 50%</p> <p><i>Stand: 2016</i></p>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	Anteil SBB	100%	70 Mio. Fr.	Anteil Bund	35%	2.84 Mio. Fr.	Anteil Kanton	22.75%	1.84 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	42.25%	3.42 Mio. Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.																							
Anteil Kanton	%	Fr.																							
Anteil Gemeinde	%	Fr.																							
Anteil SBB	100%	70 Mio. Fr.																							
Anteil Bund	35%	2.84 Mio. Fr.																							
Anteil Kanton	22.75%	1.84 Mio. Fr.																							
Anteil Gemeinde	42.25%	3.42 Mio. Fr.																							
Anteil	%	Fr.																							
<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2019 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>																									

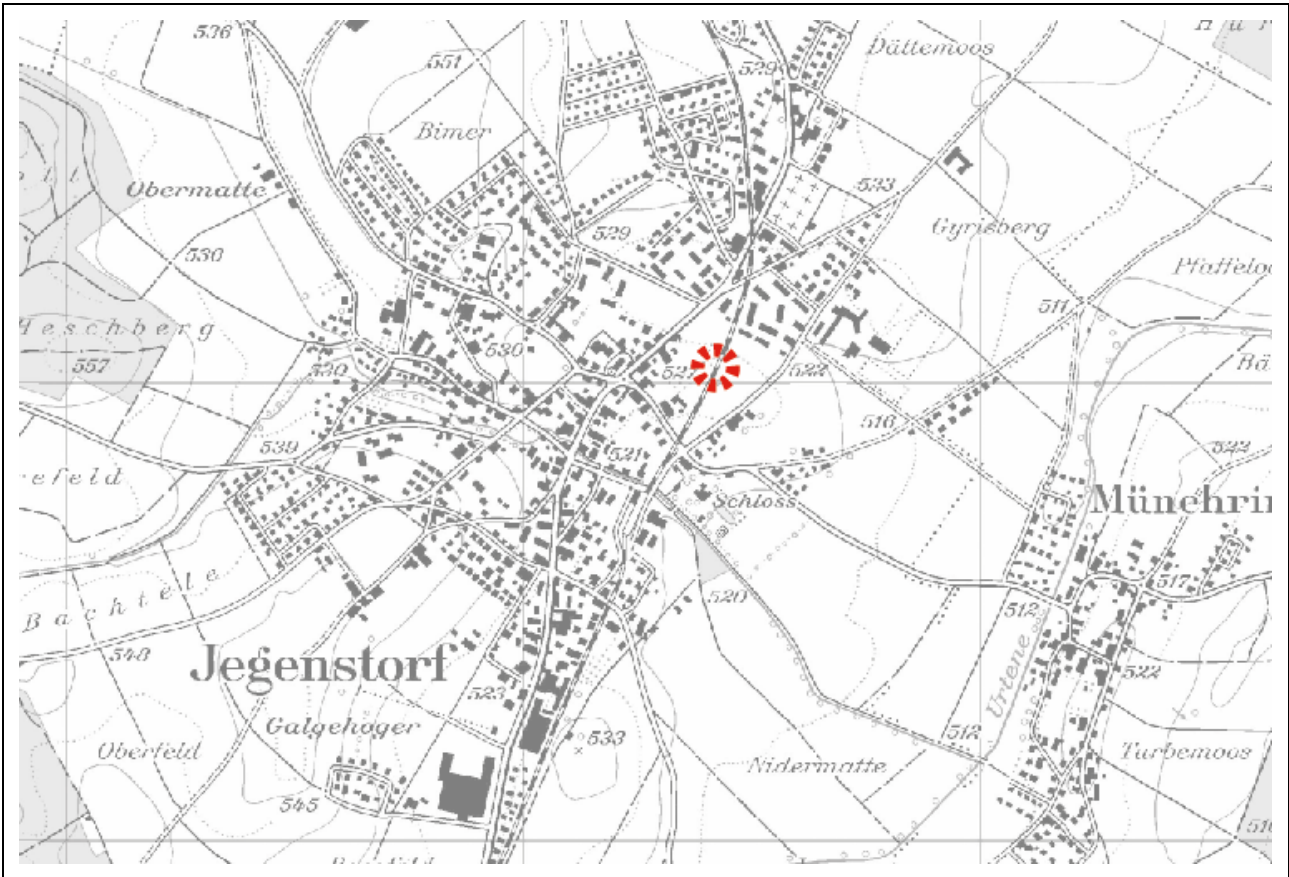
Beurteilung
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bringt eine deutliche Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Eine bessere Verknüpfung der Verkehrssysteme (S-Bahn – Feinverteiler) wird erreicht. Die Situation für den Langsamverkehr (u.a. Zugänge, Platzverhältnisse) wird wesentlich verbessert. - WK2: Die Massnahme bringt eine starke Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Die Aufwertung des ÖV-Knotenpunkts verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten (ESP Wankdorf) und führt zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen. - WK3: Die Massnahme bewirkt eine Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. - WK4: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV und des Langsamverkehrs wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht.

<p>Machbarkeit:</p> <p>Die bauliche Machbarkeit der Personenunterführung wurde in einer ersten Studienphase sowie im Rahmen der Testplanung aufgezeigt.</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die neue Querung und die Perronzugänge sind eng mit dem Projekt ZEB Entflechtung Wylerfeld, Teilprojekt Haltestelle Wankdorf Süd abzustimmen. - Koordination mit Querung S-Bahnhaltestelle Wankdorf aus STEK 2016, Vertiefungsbericht Mobilität; Veloverkehr, Neue Netzelemente (Nr. 3a) - Bern, Velostation 2, S-Bahnhaltestelle Wankdorf (KM-B-2-e) 	
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad:</p> <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>

<p>Sonstiges</p>
<p>Literatur / Grundlegendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Veloverkehr Raum Wankdorf, Eingabe zu Händen Richtplan ESP Wankdorf, Stadt Bern, Entwurf, August 2016 - Testplanung «Bern Wankdorf, neue Querung und Perronzugänge», Bericht, SBB AG, September 2016 - STEK 2016, Vertiefungsbericht Mobilität zum Stadtentwicklungskonzept 2016, Stand Mitwirkung, August 2016
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>Bahnkunden:</p> <p>Im Jahr 2015 frequentierten rund 14'000 Bahnkunden die S-Bahnhaltestelle Bern Wankdorf. SBB und BLS erwarten bis 2030 eine weitere Zunahme von ca. 55% bei einer vollständigen Entwicklung von Wankdorf City 1 und 2. Darüber hinaus ist mit einer weiteren Zunahme zu rechnen. Mangels konkreter Grundlagen liegen dafür keine Prognosen vor.</p> <p>Veloparkierung:</p> <p>Übersicht Veloparkierung: Bestand (2015): 1'030 Veloabstellplätze im Umfeld der S-Bahnhaltestelle Wankdorf; in Planung: Velostation 1, ca. 270 Abstellplätze (ARE-Code 0351.2.090)</p> <p>Zusätzlicher Bedarf an Veloabstellplätzen in Velostationen bis 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erweiterung der Velostation 1 um 100 Veloabstellplätze (1.0 Mio. Fr.) (A-Horizont) - Längerfristig zusätzliche Velostation mit 300 Veloabstellplätzen (C-Horizont) (s. Massnahme «KM-B-2-e Bern, Velostation 2, S-Bahnhaltestelle Wankdorf») <p>Zusätzlicher Bedarf an B + R-Abstellplätze bis 2030:</p> <p>Horizont A: B + R: 100 (vgl. KM-B-1)</p> <p>Horizont B: B + R: 100 (vgl. KM-B-1)</p> <p>Horizont C: B + R: 100 (vgl. KM-B-1)</p> <p>Die Velostation 1 Wankdorf (ARE-Code 0351.2.090) soll in die geplante Personenunterführung integriert werden. Damit das Kosten-Nutzen-Verhältnis einer solchen unterirdischen Velostation optimiert werden kann, soll diese Velostation im Rahmen der vorliegenden Massnahme um rund 100 Veloabstellplätze (A-Horizont) erweitert werden (Total ca. 370 Veloabstellplätze in unterirdischer Velostation). Die Gesamtkosten für die Velostation betragen 3.6 Mio. Franken (Velostation 1: 2.6 Mio. Fr.; Erweiterung: 1.0 Mio. Fr.).</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>Aus dem Testplanungsergebnis (2016) ergibt sich eine Unterführung mit seitlich geführter Veloquerung neben dem Fussgängerbereich. Im Rahmen dieser Testplanung wurde auch die Integration der Velostation 1 Wankdorf (ARE-Code 0351.2.090) in die Unterführung geprüft.</p>

Massnahme:	Jegenstorf, ÖV-Knotenpunkt Jegenstorf	ÖV-Reg-5 Priorität B
------------	--	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V – ÖV 2.1.4b), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.045
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: LV RBS 17-20 resp. 21-24



Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Optimale Lage der S-Bahnhaltestelle in Bezug auf die Siedlungspotenziale und in Bezug auf den Bahnbetrieb (zwingende Einhaltung BehiG) - Optimale Umsteigebeziehungen und Umsteigeverhältnisse zwischen S-Bahn und Feinverteiler, damit attraktive Mobilitäts- und Transportketten angeboten werden können - Sicherstellung der Kapazität (Voraussetzung für den Einsatz von 180 m langen Zügen (RE und S8)) - Sicherstellung und Verbesserung der Zugänglichkeit zum ÖV
<p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Variante 1: Neubau der Station Jegenstorf Mitte zwischen den beiden Bahnübergängen Riedweg und Kirchgasse als Ersatz der vorhandenen Anlage - Variante 2: Am bestehenden Bahnhof Perronverlängerung in Richtung Norden (mit Fussgängerüberführung) - Ausgestaltung des ÖV-Knotens

Zuständigkeiten	
Federführung: AÖV Federführung Bahnprojekt: RBS (Bauherr)	Beteiligte Stellen: Gemeinde Jegenstorf, RKBM

Realisierung													
Vorgehen/Meilensteine: - Studien bezüglich Variantenwahl: 2015 – Mitte 2017 - Vorprojekt: Mitte 2017 – 2019 - Baubeginn: ab 2023 - Inbetriebnahme: 2025													
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten Bahninfrastruktur: 50 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>100%</td> <td>50 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	100%	50 Mio. Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	100%	50 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	%	Fr.											
Anteil Gemeinde	%	Fr.											
Anteil	%	Fr.											
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2014 <i>Kosten Ausgestaltung ÖV-Knoten nach Variantenentscheid zu ermitteln</i>												

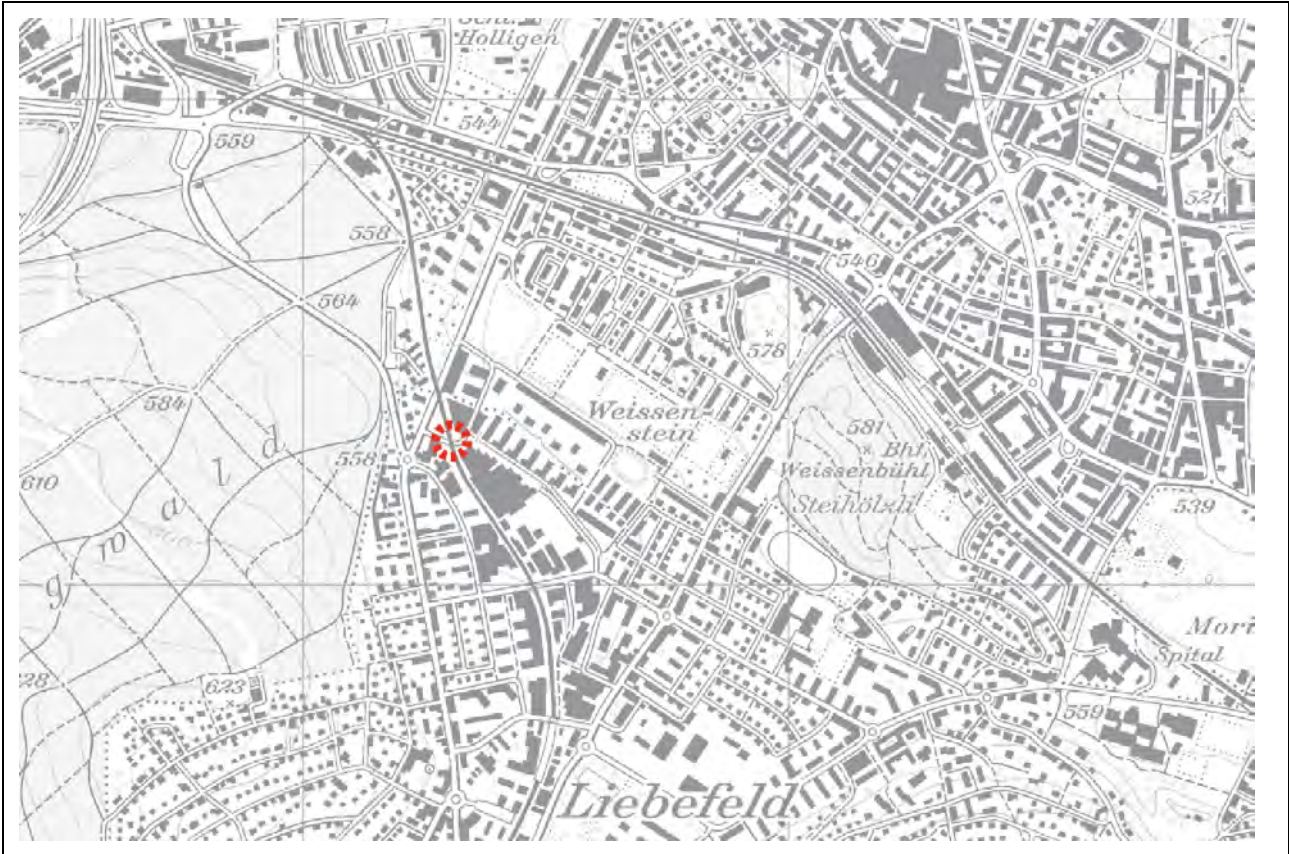
Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Die Massnahme bringt eine deutliche Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Durch die verbesserte Verknüpfung der Verkehrssysteme ergibt sich auch eine Verlagerung vom MIV auf den ÖV. Die zukünftigen Anforderungen des Bahnbetriebs (Zugslängen) werden erfüllt. - WK2: Die Massnahme bringt eine starke Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Die erhebliche Aufwertung der ÖV-Knotenpunkte verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und führt zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen. - WK3: Die Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. - WK4: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht.
Machbarkeit: Erste gleisgeometrische Studien 2011, weitere Studien bzgl. ortsplanerischer Entwicklung resp. Einbindung und Variantenwahl in Zusammenarbeit mit Gemeinde und AÖV voraussichtlich bis Ende 2017 («Bahnhof Jegenstorf 2025»).
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: - Realisierung koordiniert mit dem Doppelspurausbau Jegenstorf – Grafenried (ÖV-Reg-8-a) - 2. Teilergänzung S-Bahn Bern bzw. Ausbau des Bahnhofs Bern (ZBB) - Die Massnahme ermöglicht eine optimale Erschliessung der bestehenden Siedlungsgebiete von Jegenstorf sowie von neuen Siedlungen (s. Massnahme «Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung»: Jegenstorf, Kirche - Schloss (Wohnen)).

Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2
---	---

Sonstiges
Literatur/Grundlagendokumente: - Agglomerationsprogramm 2012 - 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungsbericht, AÖV, 11. Dezember 2013 - 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Standbericht Nr. 1, AÖV, 22. Januar 2016
Quantitative Angaben: -
Bemerkungen/Hinweise: -

Massnahme:	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Waldegg	ÖV-Reg-6 Priorität B
------------	--------------------------------------	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund: 351.016
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V – ÖV 2.1.5), Nr. im Prüfbericht Bund: –
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: STEP Ausbauschnitt 2030 (angemeldet)



Massnahmenbeschreibung	
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dichtes S-Bahnhaltestellennetz in der Kernagglomeration von Bern - Optimale Umsteigebeziehungen und Umsteigeverhältnisse zwischen S-Bahn und Feinverteiler, damit attraktive Mobilitäts- und Transportketten angeboten werden können - Sicherstellung und Verbesserung der Zugänglichkeit zum ÖV 	
<p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Neue S-Bahnhaltestelle Waldegg 	
Zuständigkeiten	
<p>Federführung: AÖV</p> <p>Federführung Bahnprojekt: BLS Netz AG (Bauherrin)</p>	<p>Beteiligte Stellen: betroffene TU, RKBM, Gemeinde Köniz, Stadt Bern</p>

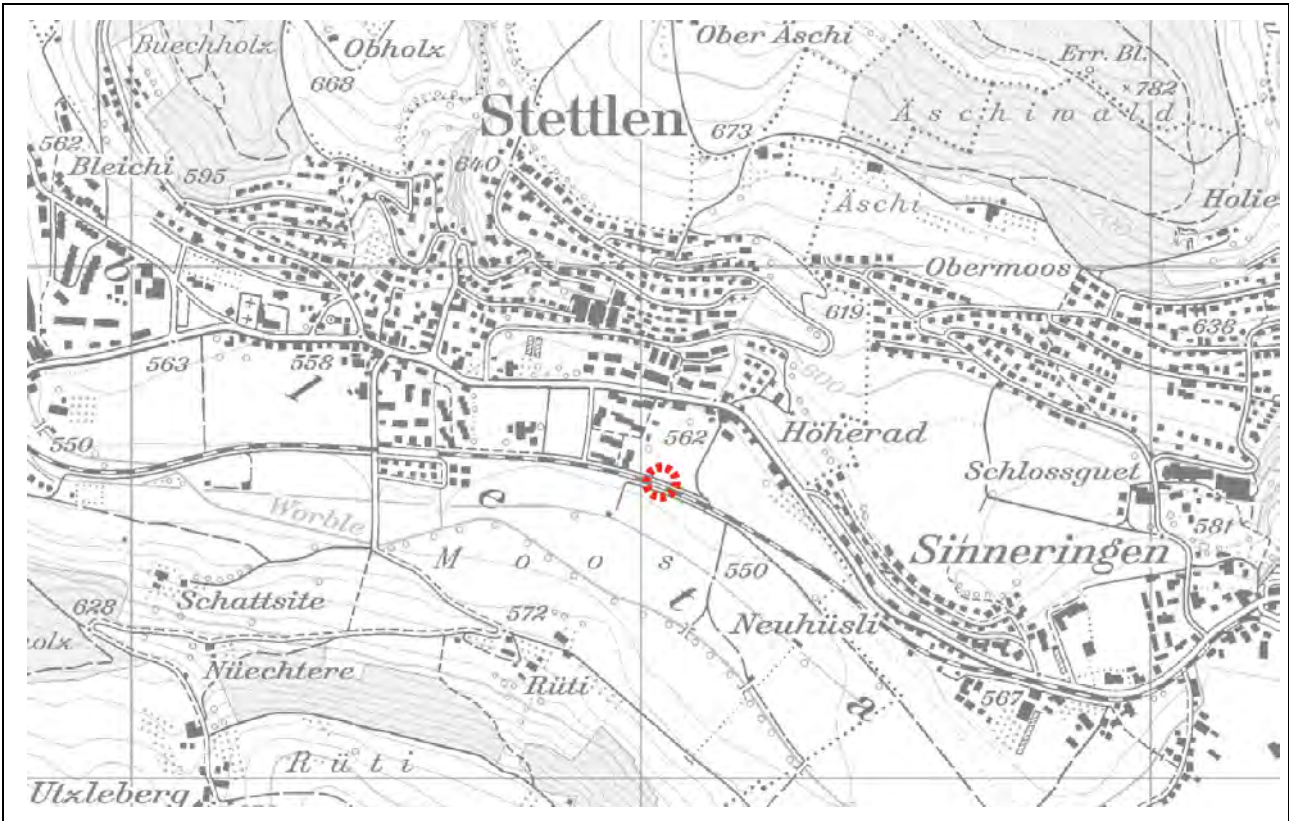
Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Erschliessungsstudie: 2017 - Vorprojekt: 2020 - Baubeginn: 2025 - Inbetriebnahme: 2029	
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten Bahninfrastruktur: 4 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund 100% 4 Mio. Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2013 <i>Kosten Ausgestaltung ÖV-Knoten werden im Rahmen der nächsten Schritte abgeklärt.</i>

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Die Massnahme bringt eine Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die optimale Zahl und Lage der S-Bahnhaltestellen verbessert die Attraktivität der S-Bahn. Durch die verbesserte Verknüpfung der Verkehrssysteme ergibt sich auch eine Verlagerung vom MIV auf den ÖV. - WK2: Die Massnahme bringt eine starke Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Die erhebliche Aufwertung der ÖV-Knotenpunkte verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und führt zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen. - WK3: Die Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. - WK4: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht.	
Machbarkeit: Die definitive Machbarkeit wird mit der Erarbeitung der Bestvariante (bis 2020) nachgewiesen.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: - Köniz, Doppelspurausbau Liebefeld–Köniz (ÖV-Reg-8-c) - Bern, Entflechtung Holligen (ÖV-FV-2) - Koordination mit Richtplan Raumentwicklung Gesamtgemeinde, Teilgebiet Köniz/Liebefeld - Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges
Literatur/Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none">- ZMB Bern Süd, 2008- Potenzial- und Gestaltungsstudie Zentrum Liebefeld, AÖV, November 2009- 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungsbericht, AÖV, 11. Dezember 2013
Quantitative Angaben: <ul style="list-style-type: none">-
Bemerkungen/Hinweise: <ul style="list-style-type: none">-

Massnahme:	Stettlen, ÖV-Knotenpunkt Stettlen	ÖV-Reg-7 Priorität C
------------	--	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V – ÖV 2.1.4a), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.044
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: STEP Ausbauschnitt 2030 (angemeldet)



Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bessere Ausgestaltung der Publikumsanlagen (Perronbreiten, BehiG) - Erhöhung der Sicherheit dank genügend dimensionierten Publikumsanlagen und Verbesserung der Betriebsabläufe - Sicherstellung und Verbesserung der Zugänglichkeit zum ÖV - Optimale Erschliessung der Siedlungsgebiete
<p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anpassung und allfällige Verschiebung der Station Stettlen

Zuständigkeiten	
Federführung: AÖV Federführung Bahnprojekt: RBS (Bauherr)	Beteiligte Stellen: Gemeinde Stettlen, RKBM, TBA-OIK II

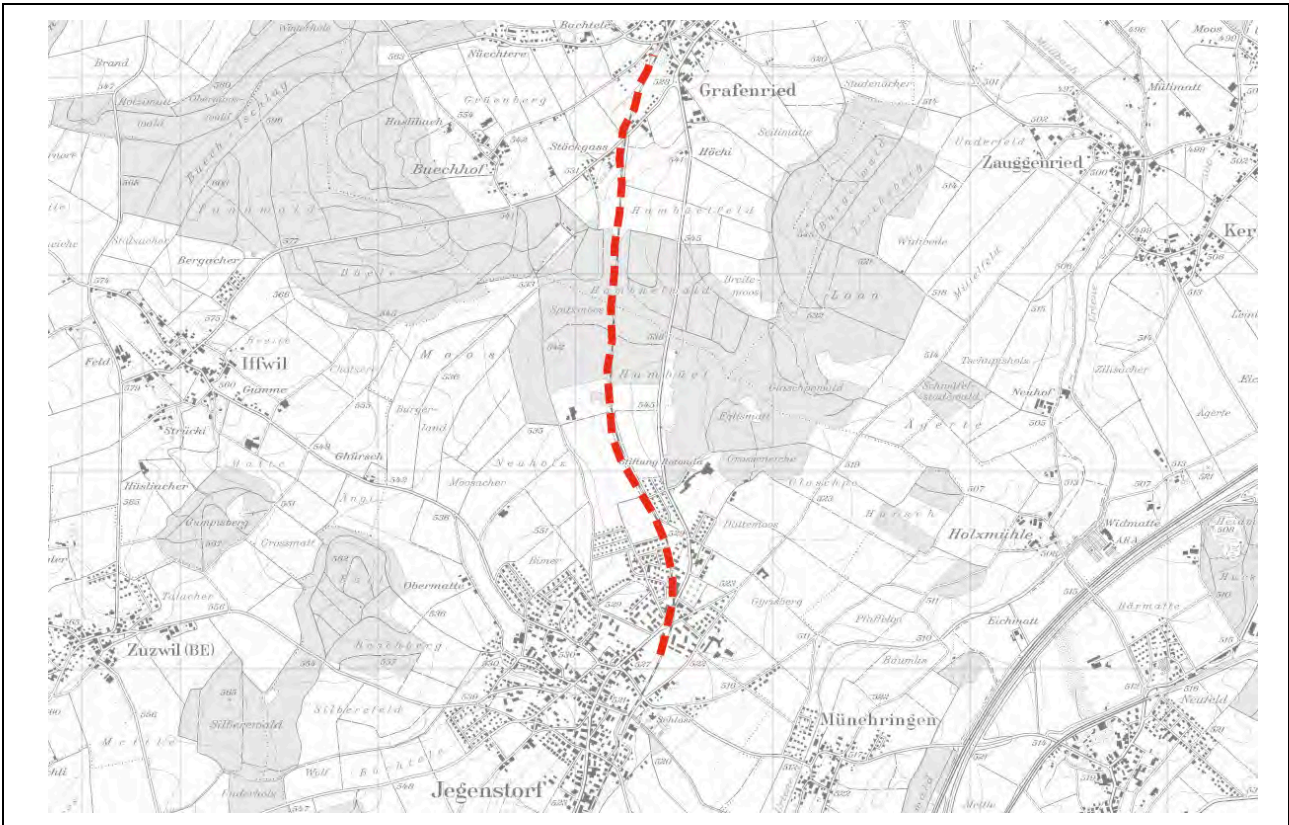
Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: bis 2025 - Baubeginn: ab 2027 - Inbetriebnahme: ab 2027	
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten Bahninfrastruktur: 20 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund 100% 20 Mio. Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Planung <input checked="" type="checkbox"/> ab 2027 Realisierung	Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2014 <i>Kosten Ausgestaltung ÖV-Knoten noch offen</i>

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Die Massnahme bringt eine Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die Zugänge werden verbessert und die Perronbreiten den Verkehrsbedürfnissen angepasst. - WK2: Die Massnahme bringt eine Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. - WK3: Die Massnahme bewirkt eine deutliche Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit; die bestehenden Perrons sind teilweise zu schmal. - WK4: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht.	
Machbarkeit: Noch nicht geklärt.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: - Die Massnahme ermöglicht eine gute Erschliessung der bestehenden und geplanten Siedlungsgebiete (s. Massnahme «Vorranggebiete Siedlungserweiterung»: Stettlen, Bernstrasse III, IV (Wohnen)).	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input checked="" type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges
Literatur/Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none">- Agglomerationsprogramm 2012- 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungsbericht, AÖV, 11. Dezember 2013- 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Standbericht Nr. 1, AÖV, 22. Januar 2016
Quantitative Angaben: <ul style="list-style-type: none">-
Bemerkungen/Hinweise: <ul style="list-style-type: none">- Im Rahmen der Planungen zu STEP 2030 wird im Auftrag des BAV aktuell ein Doppelspurausbau Boll-Utzigen – Stettlen behandelt, welcher auch eine Verschiebung des Bahnhofs Stettlen beinhalten kann.

Massnahmenpaket: **Jegenstorf – Grafenried, Doppelspurausbau** **ÖV-Reg-8-a**
 Priorität A

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V – ÖV 2.2.3), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.050
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: STEP Ausbauschnitt 2025



Massnahmenbeschreibung	
Zielsetzung: - Taktverdichtung auf der RBS-Linie Bern–Solothurn / Verlängerung der S8 bis Bätterkinden - Erhöhung der Betriebsstabilität - Fahrzeitverkürzung der RE-Züge	
Massnahmen: - Doppelspurausbau Doppelspur(insel) Jegenstorf – Grafenried (ca. 2.9 km lange Strecke zwischen dem Staffel in Jegenstorf und der Ausfahrt Grafenried)	
Zuständigkeiten	
Federführung: AÖV Federführung Projekt: RBS (Bauherr)	Beteiligte Stellen: TBA-OIK III, Gemeinde Jegenstorf, Gemeinde Fraubrunnen, RKBM

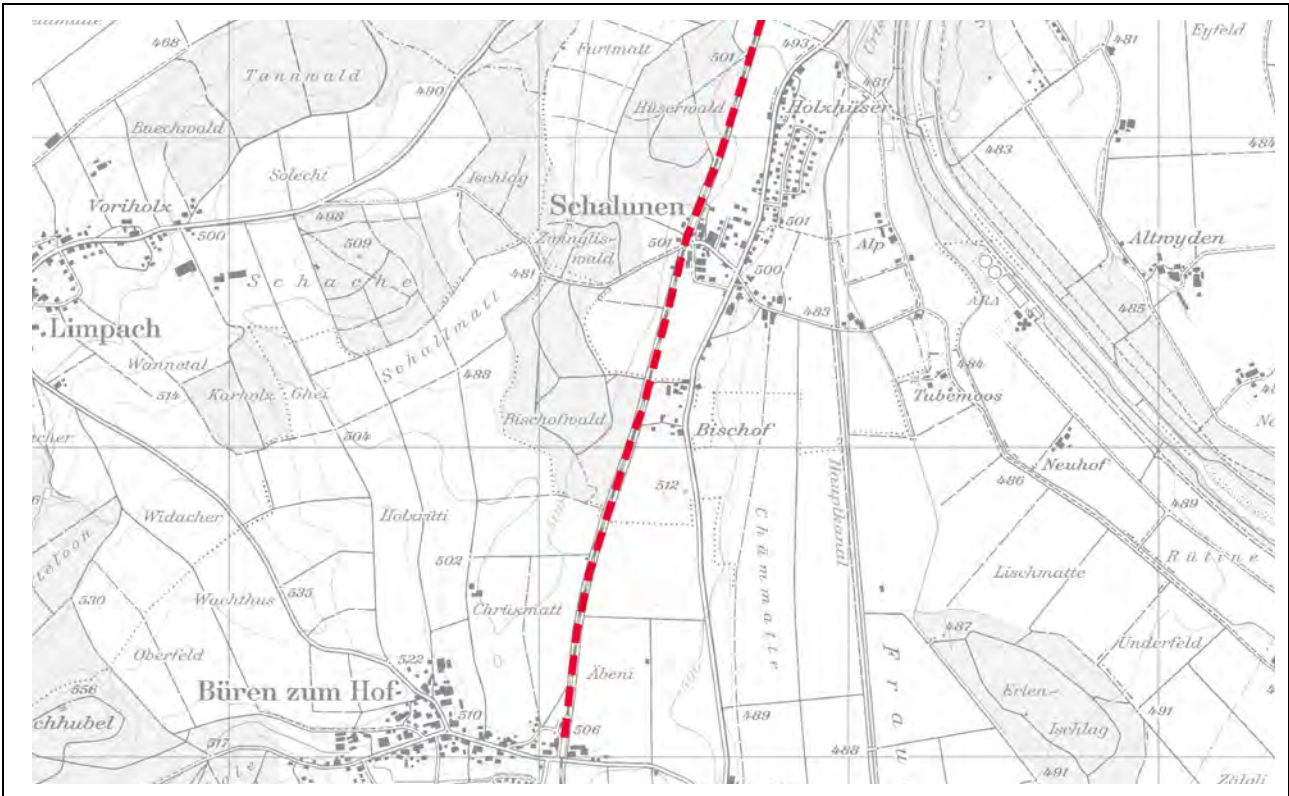
Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: 2015 - Baubeginn: 2019 - Inbetriebnahme: 2020	
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 25 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund 100% 25 Mio. Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 20% Stand: 2015

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets ÖV-W-1 eine starke bis sehr starke Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die Massnahme ermöglicht insbesondere Verbesserungen auf der Linie Bern – Jegenstorf – Solothurn und zwar kürzere Fahr- und Reisezeiten zwischen Bern und Solothurn, eine bessere Fahrplanstabilität sowie eine grössere Kapazität auf dem Abschnitt Jegenstorf – Bätterkinden (Verlängerung der S8 bis Bätterkinden). Die Umsteigebeziehungen sowie die Erreichbarkeit von dicht besiedelten Agglomerationsgebieten werden verbessert. Die Verlagerung vom MIV auf den ÖV kann zudem zu einer Verstärkung des Verkehrsflusses auf dem Strassennetz führen. - WK2: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets ÖV-W-1 eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Der Ausbau des Angebotes der S-Bahn verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und kann zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen führen. - WK3: Die Massnahme bewirkt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets ÖV-W-1 eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Durch die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV kann eine Verminderung der Unfälle erreicht werden. - WK4: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets ÖV-W-1 eine leichte bis bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem reduzieren sich die Zersiedlung sowie die Trennwirkung von Infrastrukturen.	
Machbarkeit: Vorprojekt abgeschlossen, Vorprüfung BAV erfolgt, Machbarkeit grundsätzlich gegeben.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: - Realisierung koordiniert mit der Verlegung des Bahnhofs Jegenstorf, wobei mit Ausführung bis Höhe Staffel in Jegenstorf keine Abhängigkeit vorhanden ist. - Jegenstorf – Fraubrunnen, Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard (LV-W-1-a)	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

Sonstiges
Literatur/Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none">- Agglomerationsprogramm 2012- 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungsbericht, AÖV, 11. Dezember 2013- 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Standbericht Nr. 1, AÖV, 22. Januar 2016
Quantitative Angaben: <ul style="list-style-type: none">-
Bemerkungen/Hinweise: <ul style="list-style-type: none">-

Massnahmenpaket:	Bätterkinder – Büren zum Hof, Ausbau	ÖV-Reg-8-b Priorität A
------------------	---	----------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V – ÖV 2.2.4), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.051
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: STEP Ausbauschritt 2025



Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Taktverdichtung auf der RBS-Linie Bern – Solothurn (Verlängerung der S8 bis Bätterkinder, halbstündliche Bedienung von Büren z.H. und Schalunen) - Erhöhung der Betriebsstabilität - Fahrzeitverkürzung der RE-Züge
<p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schnellfahrweiche Bätterkinder Süd - Doppelspurinsel Büren zum Hof (Länge ca. 1.0 km)

Zuständigkeiten	
<p>Federführung: AÖV Federführung Projekt: RBS (Bauherr)</p>	<p>Beteiligte Stellen: Gemeinde Fraubrunnen, Gemeinde Bätterkinder, RKBM</p>

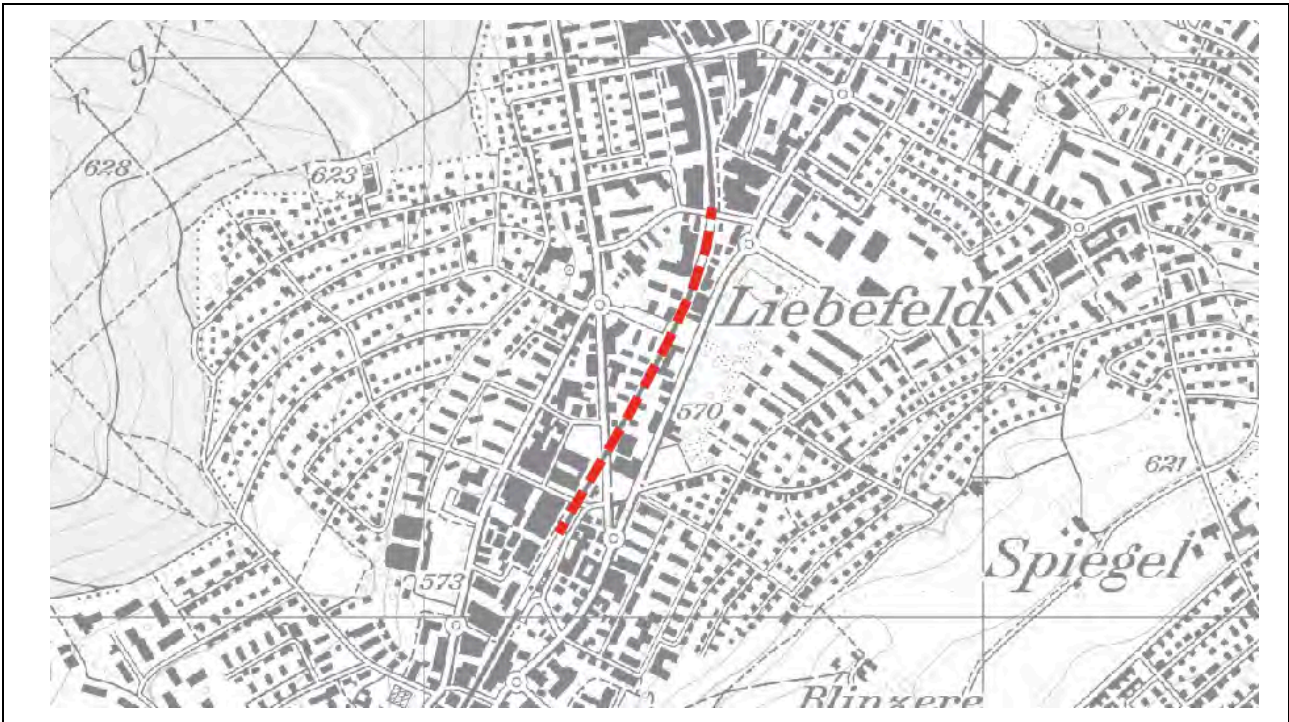
Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: 2015 - Baubeginn: 2019 - Inbetriebnahme: 2020	
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 20 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund 100% 20 Mio. Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 20% Stand: 2015

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Zusammen mit der bereits bestehenden Doppelspur Bätterkinden Süd – Bätterkinden resultieren durchgehend zwei Gleise zwischen Büren und Bätterkinden. Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets ÖV-W-1 eine starke bis sehr starke Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die Massnahme ermöglicht insbesondere Verbesserungen auf der Linie Bern – Jegenstorf – Solothurn und zwar kürzere Fahr- und Reisezeiten, bessere Fahrplanstabilität sowie grössere Kapazität (Verlängerung der S8 bis Bätterkinden). Die Umsteigebeziehungen sowie die Erreichbarkeit von dicht besiedelten Agglomerationsgebieten werden verbessert. Die Verlagerung vom MIV auf den ÖV kann zudem zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses auf dem Strassennetz führen. - WK2: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets ÖV-W-1 eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Der Ausbau des Angebotes der S-Bahn verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und kann zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen führen. - WK3: Die Massnahme bewirkt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets ÖV-W-1 eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Durch die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV kann eine Verminderung der Unfälle erreicht werden. - WK4: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets ÖV-W-1 eine leichte bis bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem reduzieren sich die Zersiedlung sowie die Trennwirkung von Infrastrukturen.	
Machbarkeit: Vorprojekt abgeschlossen, Machbarkeit grundsätzlich gegeben.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: - Fraubrunnen – Bätterkinden, Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard (LV-W-1-b)	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

Sonstiges
Literatur/Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none">- 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungsbericht, AÖV, 11. Dezember 2013- 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Standbericht Nr. 1, AÖV, 22. Januar 2016
Quantitative Angaben: <ul style="list-style-type: none">-
Bemerkungen/Hinweise: <ul style="list-style-type: none">-

Massnahmenpaket:	Köniz, Doppelspurausbau Liebefeld–Köniz	ÖV-Reg-8-c Priorität B
------------------	--	----------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V – ÖV 2.2.5), Nr. im Prüfbericht Bund: –
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: STEP Ausbauschritt 2030 (angemeldet)



Massnahmenbeschrieb	
Zielsetzung: - Taktverdichtung der S-Bahn auf der Strecke Bern – Köniz – Niederscherli	
Massnahmen: - Doppelspurausbau Liebefeld – Köniz	
Zuständigkeiten	
Federführung: AÖV Federführung Projekt: BLS Netz AG (Bauherrin)	Beteiligte Stellen: Betroffene TU, RKBM, Gemeinde Köniz, TBA-OIK II

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: 2020 - Baubeginn: 2025 - Inbetriebnahme: 2029	
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 27 Mio. Fr. (exkl. MWSt.), ohne Umbau Haltestelle Liebefeld Kostenteiler: Anteil Bund 100% 27 Mio. Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung <input checked="" type="checkbox"/> ab 2027 Realisierung	Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2012

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Die Massnahme bringt eine starke Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die Massnahme ermöglicht insbesondere eine bessere Fahrplanstabilität auf der Linie Bern – Köniz (– Schwarzenburg) und bildet die Voraussetzung für eine neue Bahnhaltestelle Waldegg. Die Umsteigebeziehungen sowie die Erreichbarkeit von dicht besiedelten Agglomerationsgebieten werden verbessert. Die Verlagerung vom MIV auf den ÖV kann zudem zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses auf dem Strassennetz führen. - WK2: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung der Massnahme «ÖV-Reg-6 ÖV-Knotenpunkt Waldegg» eine starke Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Vorteile ergeben sich insbesondere auch für den Arbeitsplatzstandort Köniz-Liebefeld, der auf ein regionales Einzugsgebiet angewiesen ist (Arbeitsmarkt). - WK3: Die Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. - WK4: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem reduzieren sich die Zersiedlung sowie die Trennwirkung von Infrastrukturen.	
Machbarkeit: Die definitive Machbarkeit wird mit der Erarbeitung der Bestvariante (bis 2020) nachgewiesen.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: - Die Massnahme ist eine Voraussetzung für die vollständige Umsetzung der Massnahme «Köniz, ÖV-Knotenpunkt Waldegg» (ÖV-Reg-6) - Köniz, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld (ÖV-Reg-3) - Koordination mit Richtplan Raumentwicklung Gesamtgemeinde, Teilgebiet Köniz/Liebefeld - Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

Sonstiges
Literatur/Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none">- Agglomerationsprogramm 2012- 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungsbericht, AÖV, 11. Dezember 2013- 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Standbericht Nr. 1, AÖV, 22. Januar 2016
Quantitative Angaben: <ul style="list-style-type: none">-
Bemerkungen/Hinweise: <ul style="list-style-type: none">-

Massnahmenpaket: **Mauss–Gümmenen, Doppelspurausbau Saaneviadukt** **ÖV-Reg-8-d**
 Priorität A

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V – ÖV 2.2.6), Nr. im Prüfbericht Bund: –
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: Substanzerhalt (LV BLS)



Massnahmenbeschreibung	
Zielsetzung: - Erhöhung der Betriebsstabilität - Fahrzeitverkürzung - Verbesserte Angebotskonzepte mit Fahrplanverdichtungen (RE)	
Massnahmen: - Doppelspurausbau Saaneviadukt (Mauss – Gümmenen)	
Zuständigkeiten	
Federführung: AÖV Federführung Projekt: BLS Netz AG (Bauherrin)	Beteiligte Stellen: Gemeinde Ferenbalm, Gemeinde Mühleberg, RKBM

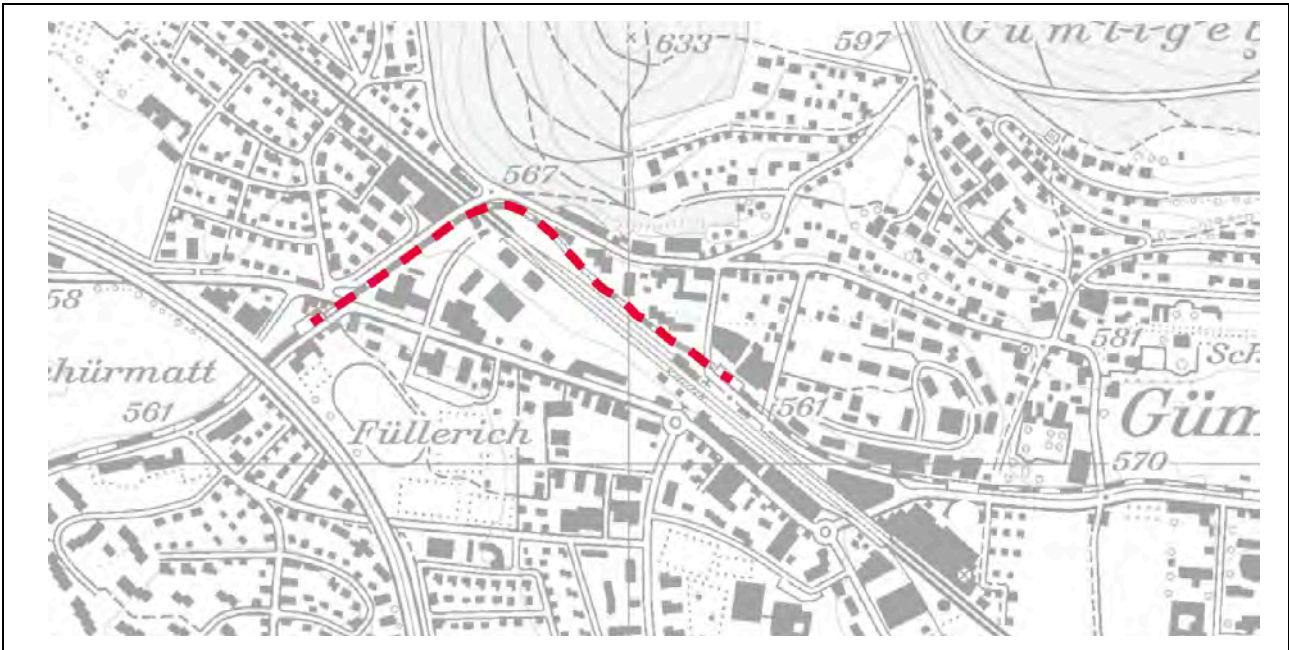
Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: 2015 – 2016 - Baubeginn: 2019 - Inbetriebnahme: 2020	
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 40.5 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund 100% 40.5 Mio. Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 30% Stand: 2013

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Die Massnahme bringt eine Leistungssteigerung sowie eine bessere Fahrplanstabilität mit sich. - WK2: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. - WK3: Die Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Durch die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV kann eine Verminderung der Unfälle erreicht werden. - WK4: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem reduzieren sich die Zersiedlung sowie die Trennwirkung von Infrastrukturen.	
Machbarkeit: In einer Studie nachgewiesen.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: -	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

Sonstiges
Literatur/Grundlagendokumente: - Studie Doppelspurausbau - 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungsbericht, AÖV, 11. Dezember 2013 - 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Standbericht Nr. 1, AÖV, 22. Januar 2016
Quantitative Angaben: -
Bemerkungen/Hinweise: -

Massnahmenpaket:	Muri bei Bern, Doppelspurausbau Tram 6 Melchenbühl – Gümligen	ÖV-Reg-8-e Priorität B
------------------	--	----------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V – ÖV 3.4b), Nr. im Prüfbericht Bund: –
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: STEP Ausbauschritt 2030 (angemeldet)



Massnahmenbeschreibung	
Zielsetzung:	
- Nachfragegerechte Weiterentwicklung des ÖV-Netzes in der Kernagglomeration Bern	
Massnahmen:	
- Doppelspurausbau auf der Tramlinie 6 zwischen Melchenbühl und Gümligen	
Zuständigkeiten	
Federführung: AÖV Federführung Projekt: RBS (Bauherr)	Beteiligte Stellen: betroffene TU, TBA-OIK II (nur teilweise beteiligt), RKBM, Gemeinde Muri b. Bern
Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
- Vorprojekt:	1987 – 1989
- Baubeginn:	ca. 2 bis 1.5 Jahre vor gewünschter Inbetriebnahme
- Inbetriebnahme:	2025

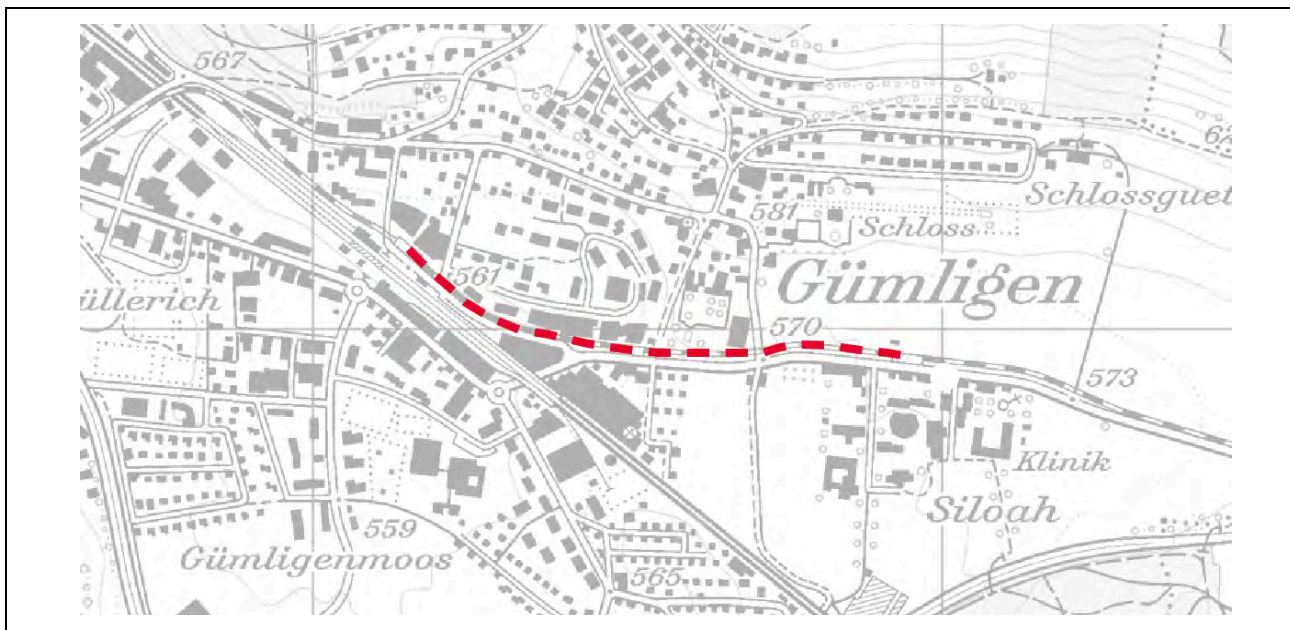
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 9.6 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">100%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">9.6 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	100%	9.6 Mio. Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	100%	9.6 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	%	Fr.											
Anteil Gemeinde	%	Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2018</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>	<p>Genauigkeit: +/- 30%</p> <p>Stand: 2016</p>												

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bringt eine bedeutende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die durchschnittlichen Reise- und Umsteigezeiten werden verringert. Die Umsteigebeziehungen, die Erreichbarkeit von dicht besiedelten Gebieten in der Kernagglomeration bzw. Stadtquartieren sowie die ÖV-Kapazität und ÖV-Qualität werden verbessert. Die Verlagerung vom MIV auf den ÖV kann zudem zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses auf dem Strassennetz führen. - WK2: Dank dieser Massnahme kann eine Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. Eine optimalere Erschliessung von dicht besiedelten Gebieten in der Kernagglomeration bzw. Stadtquartieren kann zu einer weiteren Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen führen. - WK3: Die Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Durch die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV kann eine Verminderung der Unfälle erreicht werden. - WK4: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem reduzieren sich die Zersiedlung sowie die Trennwirkung von Infrastrukturen. 	
<p>Machbarkeit:</p> <p>Im Rahmen des Vorprojekts nachgewiesen.</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Doppelspurausbau Tram 6, Muri (RGSK BM I, V – ÖV 3.2) (Doppelspurausbau zwischen Egghölzli und Kreisel Mettlengässli) - Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz (MIV-K-2) - Koordination mit Doppelspurausbau Tram 6 Gümligen – Siloah (ÖV-Reg-8-f) 	
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad:</p> <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges
Literatur/Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none">- Altrechtlich genehmigtes Projekt mit Plangenehmigungsverfügung BAV (Ordentliches Verfahren) vom 19.01.1990 (noch gültig). Diverse bereits ausgeführte Vorarbeiten (z.B. Brückenwiderlager, Stützmauern, teils Vorbereitung Trasse).- Hinweis: Bauprojekt muss aufgearbeitet werden; allenfalls anschliessend (Teil-) Genehmigungsverfahren.
Quantitative Angaben: <ul style="list-style-type: none">-
Bemerkungen/Hinweise: <ul style="list-style-type: none">-

Massnahmenpaket: **Muri bei Bern, Doppelspurausbau Tram 6 Gümligen – Siloah** **ÖV-Reg-8-f**
 Priorität B

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V – ÖV 3.4c), Nr. im Prüfbericht Bund: –
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: STEP Ausbauschritt 2030 (angemeldet)



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:
 - Nachfragegerechte Weiterentwicklung des ÖV-Netzes in der Kernagglomeration Bern

Massnahmen:
 - Doppelspurausbau auf der Tramlinie 6 zwischen Gümligen und Siloah

Zuständigkeiten

Federführung: AÖV Federführung Projekt: RBS (Bauherr)	Beteiligte Stellen: betroffene TU, TBA-OIK II, RKBM, Gemeinde Muri b. Bern
--	--

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

- Vorprojekt: 1987 – 1989
- Baubeginn: ca. 2 bis 1.5 Jahre vor gewünschter Inbetriebnahme
- Inbetriebnahme: 2025

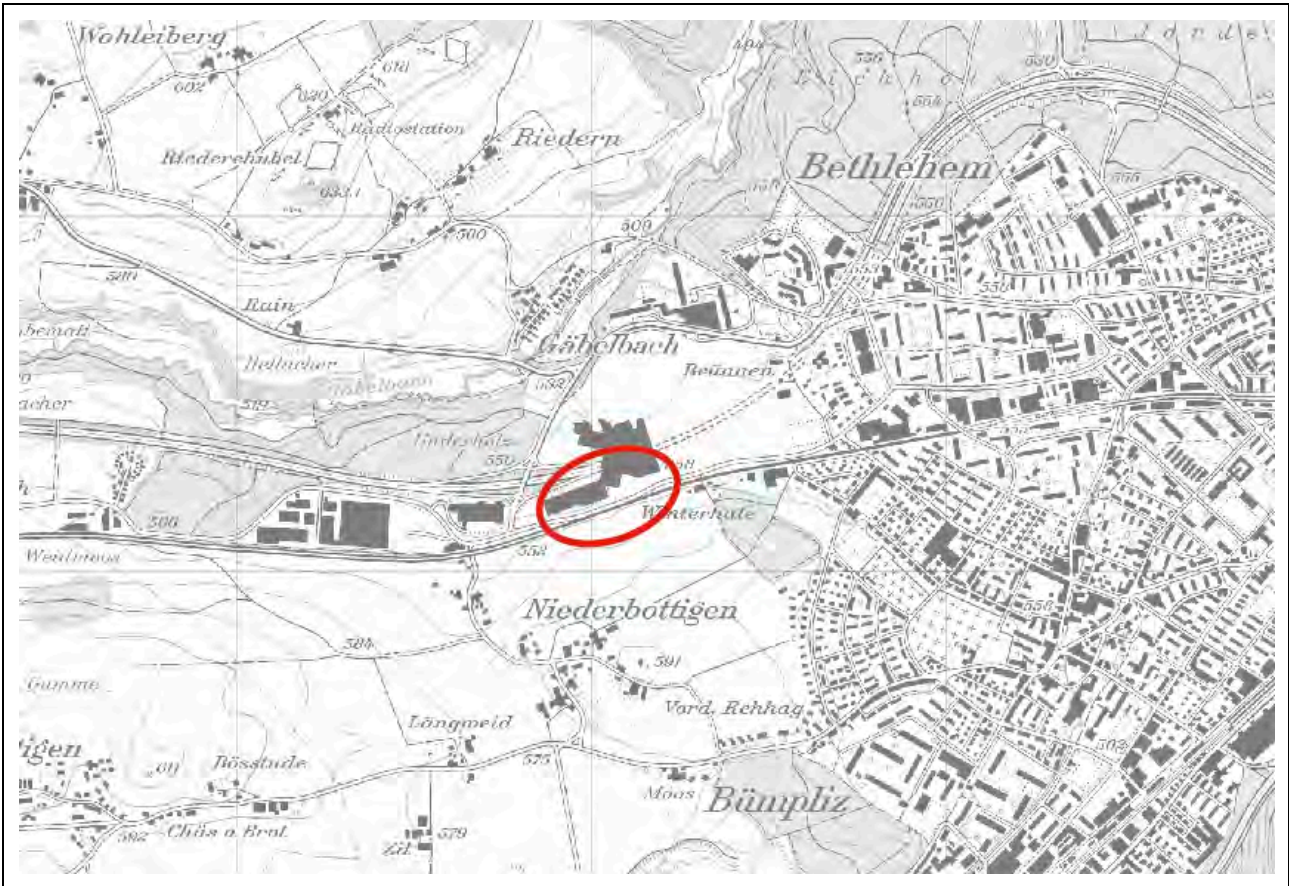
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 7.1 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">100%</td> <td style="width: 30%; text-align: right;">7.1 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	100%	7.1 Mio. Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	100%	7.1 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	%	Fr.											
Anteil Gemeinde	%	Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2018</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>	<p>Genauigkeit: +/- 30%</p> <p>Stand: 2016</p>												

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bringt eine bedeutende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die durchschnittlichen Reise- und Umsteigezeiten werden verringert. Die Umsteigebeziehungen, die Erreichbarkeit von dicht besiedelten Gebieten in der Kernagglomeration bzw. Stadtquartieren sowie die ÖV-Kapazität und ÖV-Qualität werden verbessert. Die Verlagerung vom MIV auf den ÖV kann zudem zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses auf dem Strassennetz führen. - WK2: Dank dieser Massnahme kann eine Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. Eine optimalere Erschliessung von dicht besiedelten Gebieten in der Kernagglomeration bzw. Stadtquartieren kann zu einer weiteren Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen führen. - WK3: Die Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Durch die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV kann eine Verminderung der Unfälle erreicht werden. - WK4: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem reduzieren sich die Zersiedlung sowie die Trennwirkung von Infrastrukturen. 	
<p>Machbarkeit:</p> <p>Im Rahmen des Vorprojekts nachgewiesen.</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Koordination mit Doppelspurausbau Tram 6 Melchenbühl – Gümligen (ÖV-Reg-8-e) 	
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad:</p> <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges
<p>Literatur/Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Altrechtlich genehmigtes Projekt mit Plangenehmigungsverfügung BAV (Ordentliches Verfahren) vom 19. Januar 1990 (noch gültig). Diverse bereits ausgeführte Vorarbeiten (z.B. Brückenwiderlager, Stützmauern, teils Vorbereitung Trasse). Hinweis: Bauprojekt muss aufgearbeitet werden; allenfalls anschliessend (Teil-) Genehmigungsverfahren.
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>-</p>
<p>Bemerkungen/Hinweise:</p> <p>-</p>

Massnahme:	Bern, Wendegleis Brünnen	ÖV-Reg-9 Priorität B
------------	---------------------------------	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V – ÖV 2.3), Nr. im Prüfbericht Bund: –
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: STEP Ausbauschnitt 2025



Massnahmenbeschreibung	
<p>Zielsetzung: Zukünftige Sicherstellung des 15'-Taktes der S-Bahn ins Westside nach Realisierung der neuen Durchbindung der S51 nach Langnau (integraler 15'-Takt)</p>	
<p>Massnahmen: Wendegleis in Brünnen (zusätzliches, drittes Gleis)</p>	
Zuständigkeiten	
<p>Federführung: AÖV Federführung Projekt: BLS Netz AG (Bauherrin)</p>	<p>Beteiligte Stellen: RKBM, Stadt Bern</p>

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: 2020 – 2021 - Baubeginn: 2025 - Inbetriebnahme: 2027	
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 20 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund 100% 20 Mio. Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2015

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Die Massnahme bildet eine Voraussetzung für die Umsetzung von Bestandteilen des Massnahmenpakets zum Angebot der S-Bahn und bringt somit eine Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich (je nach zukünftiger Angebotsentwicklung auf der Linie Bern – Neuenburg Voraussetzung für den Beibehalt der bestehenden Angebotsqualität (15'-Takt Brünnen – Bern) und eine Voraussetzung für weitere Verbesserungen (Linien-durchbindungen)). Die heutige betriebliche Lösung ist nicht aufwärtskompatibel. Die durchschnittlichen Reise- und Umsteigezeiten werden verringert. Die Umsteigebeziehungen sowie die Erreichbarkeit von dicht besiedelten Agglomerationsgebieten werden verbessert. Die Verlagerung vom MIV auf den ÖV kann zudem zu einer Verstärkung des Verkehrsflusses auf dem Strassennetz führen. - WK2: Die Massnahme bringt eine Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Der Ausbau des Angebotes der S-Bahn verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und kann zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen führen. - WK3: Die Massnahme bewirkt eine Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Durch die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV kann eine Verminderung der Unfälle erreicht werden. - WK4: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem reduzieren sich die Zersiedlung sowie die Trennwirkung von Infrastrukturen.	
Machbarkeit: Eine Grobstudie liegt vor. Die definitive Machbarkeit wird mit der Erarbeitung der Bestvariante (bis ca. 2020) nachgewiesen.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: - Voraussetzung für Durchmesserlinie Brünnen – Wankdorf, solange die RE-Fahrlage unverändert bleibt. - Nur mit einem Wendegleis in Brünnen kann der Nutzen des 3. Gleises von Gümligen nach Münsingen (s. auch Massnahme «ÖV-FV-3») voll ausgeschöpft werden.	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

Sonstiges
Literatur/Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none">- Agglomerationsprogramm Zusatzbericht 2007- Agglomerationsprogramm 2012- 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungsbericht, AÖV, 11. Dezember 2013- 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Standbericht Nr. 1, AÖV, 22. Januar 2016
Quantitative Angaben: <ul style="list-style-type: none">-
Bemerkungen/Hinweise: <ul style="list-style-type: none">-

Massnahmenpaket: **S-Bahn Perronverlängerungen Meterspur** **ÖV-Reg-10**
 Priorität B-C

- im Agglomerationsperimeter (teilweise) (nördlich von Fraubrunnen nicht Teil der RKBM)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V – ÖV 2.5.2), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.056
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: Bahnhaltstellen mit 1. Priorität: LV RBS; Bahnhaltstellen mit 2. Priorität: STEP Ausbauschritt 2030 (angemeldet)



Massnahmenbeschreibung
Zielsetzung:
- Kapazitätssteigerung auf dem Korridor Bern – Solothurn
Massnahmen:
Perronverlängerungen auf 180 m Nutzlänge an den RE-Bahnhöfen bis 2025 (1. Priorität, koordiniert mit Eröffnung neuer Tiefbahnhof Bern) und der Bahnhöfe der S8 (2. Priorität) bis 2030.
- 1. Priorität: Bahnhof Bern (ZBB), Jegenstorf (Massnahme ÖV-Reg-5) und Fraubrunnen sowie ausserhalb der Region Bern-Mittelland Bahnhöfe Solothurn, Lohn-Lüterkofen und Bätterkinden
- 2. Priorität: Worblaufen, Oberzollikofen, Zollikofen, Moosseedorf, Schönbühl Shoppyland, Schönbühl RBS, Urtenen, Grafenried, Büren zum Hof, Schalunen

Zuständigkeiten	
Federführung: AÖV Federführung Projekt: RBS (Bauherr)	Beteiligte Stellen: Betroffene Gemeinden

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
- Vorprojekt:	1. Priorität: 2020 2. Priorität: 2024
- Baubeginn:	1. Priorität: 2024 2. Priorität: 2028
- Inbetriebnahme:	1. Priorität: 2025 2. Priorität: 2029
Koordinationsstand:	Kosten:
<input type="checkbox"/> Vororientierung	1. Priorität (Fraubrunnen): 1.0 Mio. Fr.
<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis	2. Priorität (siehe vordere Seite): 27.2 Mio. Fr.
<input type="checkbox"/> Festsetzung	Kostenteiler:
Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:	Anteil Bund 100% 28.2 Mio. Fr.
<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Anteil Kanton % Fr.
Zeithorizont:	Anteil Gemeinde % Fr.
<input checked="" type="checkbox"/> ab 2018 Planung	Anteil % Fr.
<input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Planung	Genauigkeit: +/- 30%
<input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung (1. Priorität)	Stand: 2016
<input checked="" type="checkbox"/> ab 2027 Realisierung (2. Priorität)	

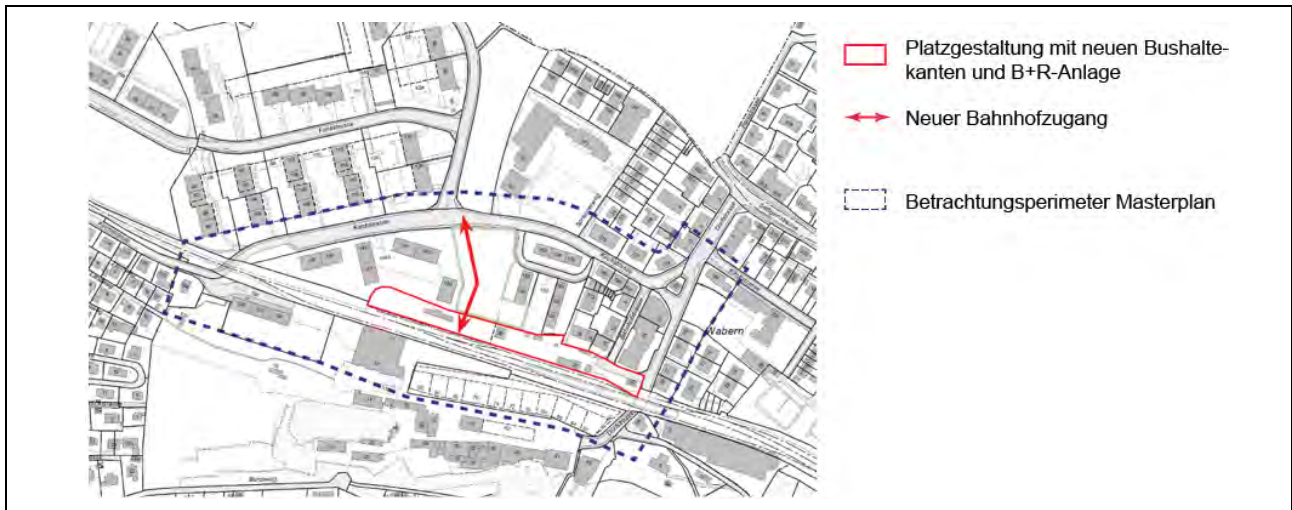
Beurteilung
Wirkung (WK 1-4):
- WK1: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets zum Angebot der S-Bahn eine erhebliche Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die Massnahme ermöglicht insbesondere Kapazitätsausbauten auf der Linie Bern - Solothurn (längere Züge RE und S8). Die Kapazität im Schienenverkehr kann bedeutend erhöht werden: Die Kapazitätssteigerung beim Rollmaterial erlaubt es, gegenüber den heute eingesetzten Kompositionen 50% mehr Plätze anzubieten. Die Verlagerung vom MIV auf den ÖV kann zudem zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses auf dem Strassennetz führen.
- WK2: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets zum Angebot der S-Bahn eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Der nachfragegerechte Ausbau der Kapazität der S-Bahn verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten entlang der Linie Bern-Solothurn und kann zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen führen.
- WK3: Die Massnahme bewirkt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets zum Angebot der S-Bahn eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Durch die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV kann eine Verminderung der Unfälle erreicht werden.
- WK4: Die Massnahme bringt als Voraussetzung für die Umsetzung des Massnahmenpakets zum Angebot der S-Bahn eine leichte bis bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem reduzieren sich die Zersiedlung sowie die Trennwirkung von Infrastrukturen.
Machbarkeit:
Grundsätzlich gegeben, Einzelprojekte
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:
- Die Massnahme steht in enger Abhängigkeit zum Projekt «Bern, Zukunft Bahnhof Bern» (ÖV-FV-1)

Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste (1. Priorität) <input checked="" type="checkbox"/> C-Liste (2. Priorität)	Reifegrad: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2
--	---

Sonstiges
Literatur/Grundlagendokumente: - Agglomerationsprogramm 2012 - 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungsbericht, AÖV, 11. Dezember 2013 - 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Standbericht Nr. 1, AÖV, 22. Januar 2016
Quantitative Angaben: -
Bemerkungen/Hinweise: -

Massnahme:	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Wabern	ÖV-Reg-11 Priorität A
------------	-------------------------------------	---------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

- Bessere Verknüpfung zwischen Bahn und Feinverteiler
- Sicherstellung und Verbesserung der Zugänglichkeit zum ÖV
- Hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität durch öffentliche Plätze (Bahnhofplatz), attraktive Strassenräume und attraktive private Aussenräume
- Erhöhung der Sicherheit und des Komforts für den Langsamverkehr
- Aufwertung und Verdichtung des Areals «Station Wabern»

Im Bereich Siedlung gibt der kommunale Richtplan Raumentwicklung Gesamtgemeinde RP REGG die Eckpfeiler für die Entwicklung des Areals «Station Wabern» vor. Dies sind unter anderem Innenentwicklung fördern, Bevölkerungswachstum anstreben und Zuwachs an Arbeitsplätzen ermöglichen.

Massnahmen:

- Bahnhofplatzgestaltung mit neuen Bushaltekanten und B + R-Anlage
- Neuer Bahnhofzugang ab Kirchstrasse für alle Verkehrsträger
- Erlass einer Tempo-30-Zone auf der Kirchstrasse im Abschnitt Bondelistrasse bis Dorfstrasse (Wabernstock)
- Erlass einer Begegnungszone (max. 20 km/h) mindestens ab Wabernstock bis zur Talstation der Gurtenbahn
- Umfassende Vernetzung des Areals für den Langsamverkehr mit Koexistenzflächen und/oder zusätzlichen Wegen in die angrenzenden Quartiere

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde Köniz (PLAK, AVU)	Beteiligte Stellen: Betroffene TU, Grundeigentümer

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Zone mit Planungspflicht (ZPP) in der öffentlichen Mitwirkung: 3. Quartal 2015 - Volksabstimmung ZPP: 4. Quartal 2016/1. Quartal 2017 - Vorprojekt neuer Bahnhofzugang und Platzgestaltung: 2016 - Baubeginn koordiniert mit Doppelspurausbau BLS: 2019 - Inbetriebnahme: 2020/2021	
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: 2 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Anteil Bund 35% 0.7 Mio. Fr. Anteil Kanton* % Fr. Anteil Gemeinde* 65% 1.3 Mio. Fr. Anteil % Fr. Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2015 * Kostenteiler noch zu überprüfen / genau zu definieren
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): WK1: Die Qualität der Verkehrssysteme wird verbessert: Im Rahmen des Doppelspurausbau der BLS wird die S-Bahnhaltestelle Wabern betreffend Zugänglichkeit aufgewertet. In diesem Zusammenhang werden auch die angrenzenden Verkehrsanlagen verbessert: Bessere Verknüpfung zwischen Bahn und Feinverteiler, Begegnungszone vor der S-Bahnhaltestelle, neue Fuss- und Radwegverbindungen, logischere Wegführung des MIV. Bessere Integration der S-Bahnhaltestelle in den Ortsteil Wabern. Optimale Anbindung des regionalen Wohnschwerpunkts «Morillongut» gemäss RGSK an die S-Bahnstation Wabern. WK2: Die Siedlungsentwicklung nach innen wird gefördert: Im Umfeld der S-Bahnhaltestelle Wabern hat in den vergangenen Jahren eine dynamische Siedlungsentwicklung eingesetzt. Mit der Fertigstellung der Überbauung «Quellfrisch» auf dem ehemaligen Brauereiareal am Fusse des Gurtens sind rund 100 neue Wohnungen und über 11'000 m ² Gewerbefläche entstanden. Mit der laufenden Überarbeitung der Überbauungsordnung Morillon ist ein regionaler Wohnschwerpunkt in Planung. Die S-Bahnhaltestelle Wabern und ihr unmittelbares Umfeld stehen im Zentrum dieser Entwicklungen. WK3: Mit der Begegnungszone auf dem Bahnhofareal und der Tempo-30-Zone werden die Verkehrssicherheit erhöht und die Koexistenz geschaffen. WK4: Die Umweltbelastung und der Ressourcenverbrauch werden vermindert: Die Massnahme bewirkt eine Veränderung des Modalsplits zugunsten des ÖV und des LV. Mit einer Verdichtung mit gemischter Nutzung im unmittelbaren Umfeld der S-Bahnhaltestelle Wabern werden zudem kurze Wege gefördert und unnötige Fahrten vermieden.
Machbarkeit: Im Rahmen des Vorprojekts nachgewiesen.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Doppelspur Wabern – Kehrsatz Nord (RGSK BM I, V – ÖV 2.2.1) und Sanierung S-Bahnstation der BLS - Weitere Siedlungsentwicklung Wabern: Morillongut	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

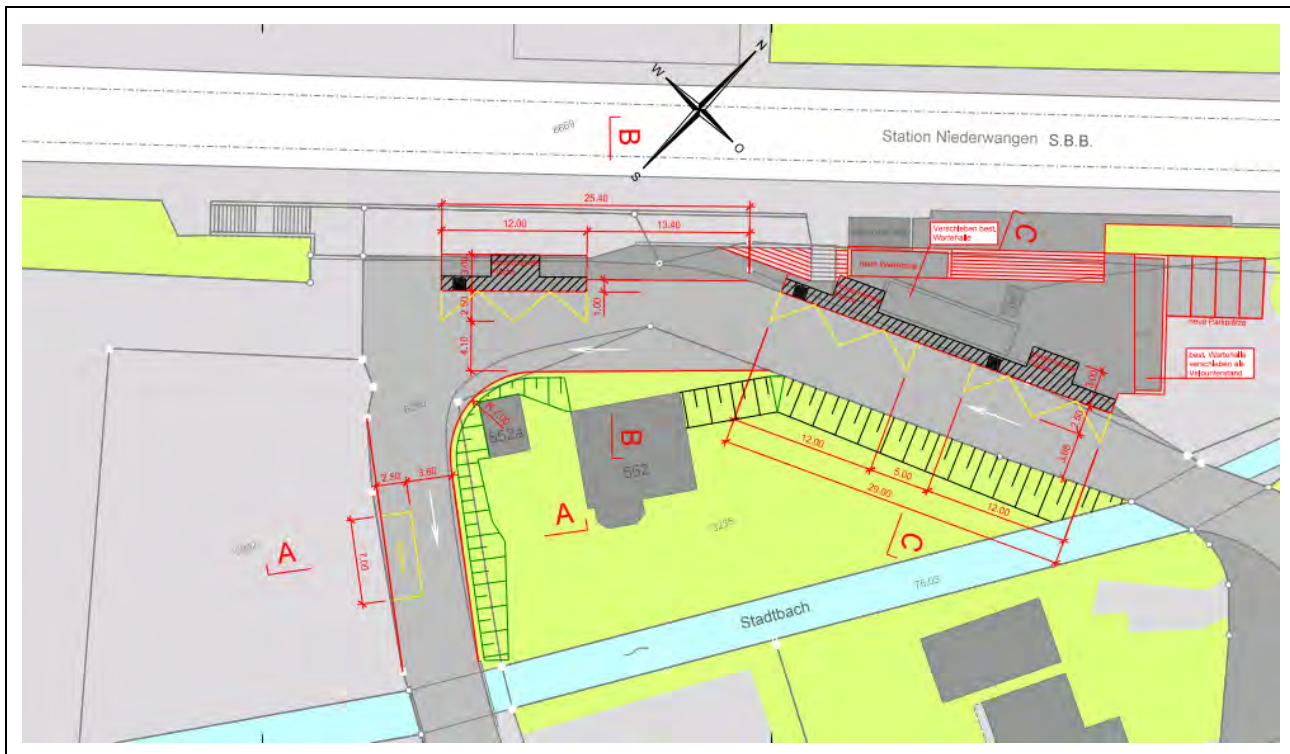
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - RP REGG vom 1.5.2014: MB S3-02-01 (Wabern, Station) - RP REGG vom 1.5.2014: MB S1-02-01/ S3-02-02 (Wabern, UeO Morillongut) - Vorprojekt Doppelspurausbau Frischingweg – Wabern – Kehrsatz-Nord der BLS - Masterplan (in Arbeit)
Quantitative Angaben: -
Bemerkungen / Hinweise: - Das Areal der Station Wabern ist heute stark unternutzt und sanierungsbedürftig. Im Rahmen der laufenden Planung des Doppelspurausbaus der S-Bahnlinie der BLS (S3, S31, S4, S44 - Gürbetalbahn) sowie der bereits erfolgten Taktverdichtung auf den 15'-Takt können sinnvolle Synergien genutzt werden und das Stationsareal sowie die angrenzenden Areale einer neuen zweckmässigen Nutzung zugeführt werden. Im Rahmen der Planung des Doppelspurausbaus stellen sich Fragen nach der Bahnhoferschliessung, Lage der Haltekanten (Mittel- oder Ausserperron) sowie der Perronzugänge. Diese stehen in engem Zusammenhang mit der Planung der Arealentwicklung. Die beiden Planungen sind eng aufeinander abgestimmt. Für die Station und den Doppelspurausbau liegt eine umsetzungsreife Bestvariante vor.

Massnahme:

Köniz, ÖV-Knotenpunkt Niederwangen

ÖV-Reg-12
Vorleistung

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

**Massnahmenbeschreibung****Zielsetzung:**

Kurzfristige Verbesserung der heutigen Platzverhältnisse aufgrund der Nachfragesteigerung. Neugestaltung von Perronkanten und Aufenthaltsflächen.

Massnahmen:

- Es sind Haltekanten für die den Bahnhof Niederwangen anfahrenen Linienbusse (Midibusse, Normalbusse) vorzusehen. Die Haltestellen sind als Endhaltestellen (Zeitausgleich) und hindernisfrei auszugestalten. Die Haltekanten für die Busse werden so nahe wie möglich an den Perrons der Bahn angeordnet.
- Wegen der knappen Platzverhältnisse ist auf der Zufahrtsstrasse ab der Freiburgstrasse ein Einbahnsystem vorgesehen. Dadurch verringert sich die Verkehrsfläche, weil das Kreuzen zweier Bussen nicht ermöglicht werden muss.
- Gleichzeitig werden gedeckte Velounterstände erstellt und Parkfelder für Mobility-Standplätze und Kiss + Ride-Parkplätze vorgesehen.

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde Köniz, AVU	Beteiligte Stellen: Betroffene TU, Planungsabteilung (Nutzungsbestimmungen), Abteilung Umwelt und Landschaft (Wasserbau)

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: 2016 - Bauprojekt, Baubewilligung: 2017 - Kredit, Bau und Inbetriebnahme: 2018	
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 760'000 Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde 100% 760'000 Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 20% Stand: Februar 2014

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Die Qualität der Verkehrssysteme wird verbessert. Die Umsteigebeziehungen von der S-Bahn auf die Buslinien haben in Niederwangen stark zugenommen. In den Hauptverkehrszeiten ergeben sich wegen der derzeit knappen Platzverhältnisse am Bahnhof Niederwangen schwierige Situationen. Mit dem Projekt kann die Situation kurzfristig entschärft und für hindernisfreie Umsteigebeziehungen umgebaut werden. Zudem werden Veloabstellanlagen vergrössert und qualitativ verbessert. - WK2: Mit der Erhöhung der Attraktivität des Bahnhofs Niederwangen als Umsteigeknoten kann den weiteren Entwicklungen in diesem Ortsteil (insbesondere Ried) entsprochen werden. Die Siedlungsentwicklung nach innen wird dadurch unterstützt. - WK3: Die verbesserte Anordnung der Haltestellen und das Schaffen von zusätzlichen Aufenthaltsflächen für FussgängerInnen erhöht die Verkehrssicherheit. Zudem soll die Ausgestaltung den Anforderungen der hindernisfreien Benutzung entsprechen. - WK4: Mit der Aufwertung des Bahnhofs wird die Attraktivität für die Benützung des öffentlichen Verkehrs erhöht. Damit kann eine Verlagerung des Modalsplits vom MIV auf den ÖV erreicht werden.
Machbarkeit: Technisch und finanziell machbar. Projektierungskredit ist bewilligt. Landerwerb von Privaten ist nicht nötig, da sich die benötigten zusätzlichen Flächen bereits im Besitz der Gemeinde befinden.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Projekt Sanierung Freiburgstrasse (Projekt des OIK II). Mit der Realisierung dieses Projektes wird die Zufahrt zum Bahnhofareal Niederwangen verbessert.

Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> Vorleistung <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2
---	---

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - ÖV-Knoten Bahnhof Niederwangen, Technischer Kurzbericht, Gemeinde Köniz, 28. Februar 2014
Quantitative Angaben: -
Bemerkungen / Hinweise: <ul style="list-style-type: none"> - Der Bahnhof Niederwangen hat sich in den letzten Jahren zu einem ÖV-Knoten von regionaler Bedeutung entwickelt. Drei Buslinien fahren den Bahnhof heute an. Die Siedlungsentwicklung im Ried (Neubaugebiet für 2000 Personen) und Hallmatt/Rehhag wird die Nachfrage noch weiter verstärken. - Mit den S-Bahnen S1 sowie S2 und den Buslinien 27, 29 sowie 31 sind beim Bahnhof Niederwangen zwei S-Bahn- und drei Feinverteilungslinien verknüpft. Äusserst eng präsentieren sich dabei die aktuellen Platzverhältnisse für die Fahrzeuge der Linien 27, 29 und 31 an der S-Bahn-Station Niederwangen. Im November 2013 konnte die Gemeinde Köniz die Parzelle 3235 erwerben. Daraus ergeben sich Möglichkeiten, den Bahnhofplatz attraktiver zu gestalten, kurzfristig Perronkanten für die Busse der drei Linien zu erstellen sowie die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Das bestehende Gebäude auf der erwähnten Parzelle soll jedoch erhalten bleiben. - Für die langfristige Nutzung, Bebauung, Erschliessung und Gestaltung des Areals hat die Gemeinde eine Testplanung in Form einer Ideenkonkurrenz eingeleitet. Ergebnisse werden im Herbst 2016 vorliegen. Aufgrund dieser Testplanung wird als Grundlage für die neue baurechtliche Grundordnung (ZPP) ein Richtprojekt erarbeitet.

Massnahme: **Köniz, Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern** **ÖV-Tram-1**
 Priorität A

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund: 351.019
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V – ÖV 3.1), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.057
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



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

Zuständigkeiten	
Federführung: Bernmobil / TBA-OIK II	Beteiligte Stellen: Gemeinde Köniz, AÖV, AGR, Archäologie (Kultur Kanton), RKBM, BBL (Bund), Grundeigentümer

Realisierung													
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorprojekt: Vorprojekt und Bauprojekt light liegen vor. Letzteres seit März 2014. - Baubeginn: ab 2019 - Inbetriebnahme: ab 2020/2021 													
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 64.0 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>35%</td> <td>22.4 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>48%</td> <td>30.5 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>14%</td> <td>8.9 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Werke, Bernmobil</td> <td>3%</td> <td>2.2 Mio. Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35%	22.4 Mio. Fr.	Anteil Kanton	48%	30.5 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	14%	8.9 Mio. Fr.	Anteil Werke, Bernmobil	3%	2.2 Mio. Fr.
Anteil Bund	35%	22.4 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	48%	30.5 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinde	14%	8.9 Mio. Fr.											
Anteil Werke, Bernmobil	3%	2.2 Mio. Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>	<p>Genauigkeit: +/- 15%</p> <p>Stand: Bahnbauteuerungsindex 2012 II</p>												

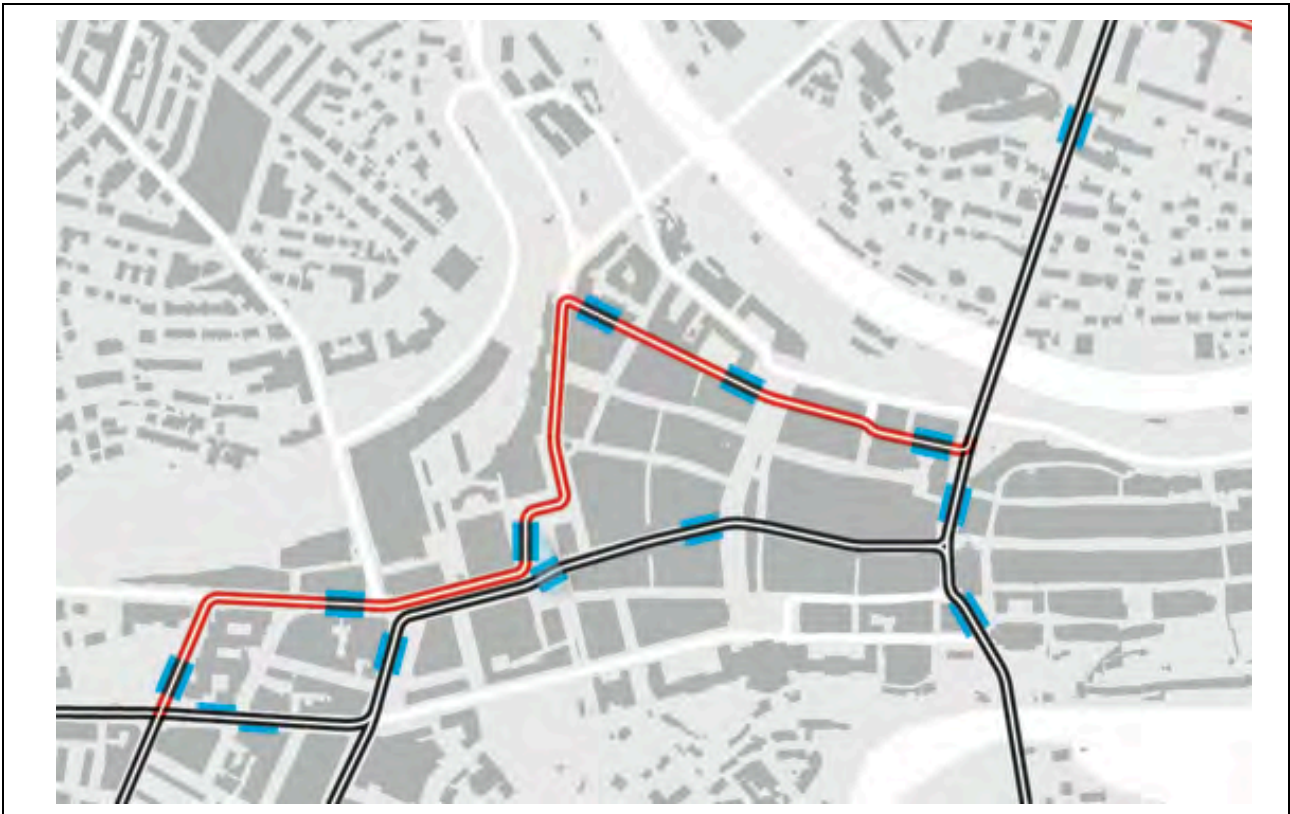
Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bringt eine bedeutende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die durchschnittlichen Reise- und Umsteigezeiten werden verringert. Die Umsteigebeziehungen sowie die Erreichbarkeit von dicht besiedelten Gebieten in der Kernagglomeration werden verbessert. Die Verlagerung vom MIV auf den ÖV kann zudem zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses auf dem Strassennetz führen. - WK2: Dank dieser Massnahme kann eine bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. Die Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern verbessert die Erschliessung dieses Siedlungsschwerpunktes und führt zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen. - WK3: Die Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Durch die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV kann eine Verminderung der Unfälle erreicht werden. - WK4: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem reduzieren sich die Zersiedlung sowie die Trennwirkung von Infrastrukturen. 	
<p>Machbarkeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Machbarkeit ist mit dem Vorliegen des Bauprojektes light nachgewiesen. - Die Machbarkeit ist in verschiedenen Studien nachgewiesen (siehe u.a. «Tram Region Bern, Teilprojekt 6, Machbarkeitsstudie Endschleife Kleinwabern, Technischer Bericht, AÖV, 2010») 	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Koordination mit der Massnahme «Doppelspur Wabern – Kehrsatz Nord» (RGSK BM I, V – ÖV 2.2.1) - Koordination mit der Massnahme «Köniz, ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern» (ÖV-Reg-2) - Koordination mit dem Massnahmenpaket «Verbesserung Tram- und Busangebot Kernagglomeration» (ÖV-W-2-a) → Buskonzept Kleinwabern - Koordination mit der Massnahme «Verkehrsmanagement Wabern - Bern Süd» (NM-VM-1-d) - Die Massnahme ermöglicht eine optimale Erschliessung der bestehenden und geplanten Siedlungsgebiete im Bereich Kleinwabern. Siehe auch folgende Massnahmen: 	

<ul style="list-style-type: none"> - «Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte»: S-3-16 Köniz, Wabern Bächtelenacker (Wohnen) ; S-3-18 Köniz, Wabern Nesslerenweg/METAS (Wohnen/Arbeiten) - «Regionale Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete»: S-5-29 Köniz, Wabern Bundesareal METAS - «Vorranggebiete Siedlungserweiterung»: S-4-23 Köniz, Wabern Weyergut (Wohnen) ; S-4-21 Köniz, Wabern Balsigergut (Arbeiten/Wohnen) 	
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad:</p> <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges
<p>Literatur/Grundlegendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - www.tramregionbern.ch - Tram Region Bern, Teilprojekt 6 Kleinwabern, Vorprojekt, 2011 - Tram Region Bern, Teilprojekt 6 Kleinwabern, Planungsstudie Wendeschleufe / Endhaltestelle, 2012 - Tram Region Bern, Teilprojekt 6 Kleinwabern, Bauprojekt light, 2014 - Tram Region Bern, Buskonzept Kleinwabern, RKBM / AÖV, Oktober 2009 - Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018–2021, RKBM, April 2016 - Ortsplanungsrevision, Richtplan Raumentwicklung, Gemeinde Köniz, 2010 - Nutzungsplanänderung Nesslerenweg, Gemeinde Köniz, 2011 - Überbauungsordnung Bächtelenacker, Gemeinde Köniz, 2012 - Ergebnisse der Sondierungen im archäologischen Schutzgebiet Chly Wabere, Amt für Kultur, 2012 - Ideenwettbewerb Zentrumsentwicklung Kleinwabern, Bericht des Presigerichtes, Bundesamt für Bauten und Logistik, 9. Mai 2014
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>-</p>
<p>Bemerkungen/Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Stimmbevölkerung von Köniz hat den Gemeindegeld für die Verlängerung der Tramlinie 9 bis nach Kleinwabern am 28. September 2014 mit 64,3% Zustimmung beschlossen. - Gleisersatz Wabern 2023

Massnahme: **Bern, Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse)****ÖV-Tram-2**
Priorität B

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V – ÖV 3.3), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.059
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

**Massnahmenbeschreibung**

Zielsetzung:

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

Massnahmen:

- Realisierung einer zweiten Tramachse Kocherpark-Belpstrasse-Laupenstrasse-Bubenbergplatz Nord-Bahnhof-Bollwerk-Speichergasse-Nägeligasse-Kornhausplatz.
- Als Übergangslösung/Ergänzung Umsetzung von betrieblichen Massnahmen zur Reduktion der ÖV-Belastung in der Innenstadt.

Zuständigkeiten	
Federführung: AÖV	Beteiligte Stellen: Stadt Bern, RKBM, betroffene TU, Kőniz, Ostermündigen, Archäologischer Dienst des Kantons Bern

Realisierung													
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <p>Zweckmässigkeitsbeurteilung liegt vor (Abschluss April 2012)</p> <p>Weiteres Vorgehen im Zusammenspiel mit den Ergebnissen der ZMB Wyler und Länggasse (ÖV-W-3-a) zu definieren.</p>													
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 106.2 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>35%</td> <td>37.2 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>*%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>*%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Dritte</td> <td>*%</td> <td>Fr.</td> </tr> </table> <p>* zu definieren</p> <p>Genauigkeit: +/- 30%</p> <p>Stand: 2012</p>	Anteil Bund	35%	37.2 Mio. Fr.	Anteil Kanton	*%	Fr.	Anteil Gemeinde	*%	Fr.	Anteil Dritte	*%	Fr.
Anteil Bund	35%	37.2 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	*%	Fr.											
Anteil Gemeinde	*%	Fr.											
Anteil Dritte	*%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2018</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Planung*</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung*</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>													
<p>* s. auch Bemerkung unter «Vorgehen / Meilensteine»</p>													

Beurteilung
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bringt eine bedeutende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Sie ermöglicht einen Ausbau der ÖV-Kapazitäten. Die Fahrplanstabilität/Pünktlichkeit, die ÖV-Kapazität und ÖV-Qualität werden im ganzen Tram- und Busnetz verbessert. Die Erreichbarkeit der Innenstadt und des Bahnhofs Bern werden gesichert. Die Massnahme wird zudem eine hohe Netzredundanz in der Innenstadt mit sich bringen. - WK2: Dank dieser Massnahme kann eine bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. Eine optimalere Erschliessung und Erreichbarkeit der Innenstadt und der umliegenden Quartiere kann zu einer weiteren Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen führen. Die Massnahme wird eine Entlastung der heutigen Tramachse um ca. 40 Fahrzeuge pro Stunde (HVZ) sowie Impulse für die Innenstadtentwicklung mit sich bringen (u.a. Aufwertung Raum City-West und Raum Bollwerk – Speichergasse – Nägelgasse). - WK3: Die Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Durch die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV kann eine Verminderung der Unfälle erreicht werden. - WK4: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem reduzieren sich die Zersiedlung sowie die Trennwirkung von Infrastrukturen.
<p>Machbarkeit:</p> <p>Machbarkeit im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung nachgewiesen.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Koordination mit dem Massnahmenpaket «Verbesserung Tram- und Busangebot Kernagglomeration» (ÖV-W-2-a) und «ZMB Wyler und Länggasse» (ÖV-W-3-a) - Koordination mit Velohaupttrouten Innenstadt (LV-W-1-k) - Koordination mit Schwachstelle Nr. 121 der Stadt Bern - Möglicher Konflikt mit archäologischen Hinterlassenschaften

<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad:</p> <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>
--	--

Sonstiges
<p>Literatur/Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tram Region Bern, Teilprojekt Innenstadt, Belastung Innenstadt, RKBM / AÖV, Februar 2010 - Tram Region Bern, Teilprojekt Innenstadt, Alternativen Linienführungen, RKBM / AÖV, Februar 2010 - ZMB Zweite Tramachse, Stadt Bern, April 2012 - ZMB Zweite Tramachse, Anhörung vom 15. Mai 2012, Auswertungsbericht, Stadt Bern, Juni 2012 - Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018–2021, RKBM, April 2016 - STEK 2016, Vertiefungsbericht Mobilität zum Stadtentwicklungskonzept 2016, Stand Mitwirkung, August 2016
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>-</p>
<p>Bemerkungen/Hinweise:</p> <p>-</p>

Massnahmenpaket:	Verbesserungen des Angebots der S-Bahn	ÖV-W-1
------------------	---	---------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V – ÖV 5.1), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.067
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

Massnahmenbeschrieb

Zielsetzung:

- Bedarfsgerechter Ausbau des S-Bahnangebots
- Einführung des 15'-Takts im inneren S-Bahn-Perimeter
- Gute Erreichbarkeit der Agglomeration von externen Zentren
- Gute Verbindungen innerhalb der Agglomeration → Nachfrageorientierte Durchbindungen der S-Bahn-Linien im Knoten Bern und Verbesserung der Anschlussbeziehungen zwischen den S-Bahnlinien
- Verknüpfungspunkte zum Feinverteiler bereits am Rand des Agglomerationskerns (Gümligen, Ostermundigen, Wankdorf, Europaplatz, Brünnen, Zollikofen, Kleinwabern, Köniz)
- Gute Verbindungen aus der Region in die weiteren Zentren im Espace Mittelland → An den Endpunkten der S-Bahn gute Anschlüsse an den Fernverkehr
- Verbesserung der Anschlussbeziehungen im Knoten Bern zum Fernverkehr

Massnahmen:

- 15'-Takt Flamatt – Bern – Münsingen
- 15'-Takt Bern – Köniz – Niederscherli
- 15'-Takt RE Bern – Solothurn
- 15'-Takt S8 Bern – Jegenstorf
- 30'-Takt S8 (Bern –) Jegenstorf – Bätterkinden
- 30'-Takt Schönbühl – Wankdorf (S4)
- 30'-Takt S5 Bern – Ins
- 30'-Takt für Riedbach und Rosshäusern
- Durchmesserverbindungen Brünnen – Wankdorf
- Generell: Mehr Kapazität dank längerer und/oder doppelstöckiger Züge

Verbesserungen im Fernverkehr und im Güterverkehr sind nicht Gegenstand des Agglomerationsprogramms sondern von STEP (z.B. 1 zusätzlicher stündlicher Zug pro Richtung zwischen Bern und Zürich, regelmässiger 30'-Takt zwischen Bern und Neuenburg)

Zuständigkeiten	
------------------------	--

Federführung: AÖV	Beteiligte Stellen: RKBM, betroffene TU
-------------------	---

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Realisierung 2. Teilergänzung S-Bahn Bern	
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: Keine Infrastrukturkosten
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	
Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Das Massnahmenpaket bringt eine starke bis sehr starke Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die durchschnittlichen Reise- und Umsteigezeiten werden verringert. Die Umsteigebeziehungen sowie die Erreichbarkeit von dicht besiedelten Agglomerationsgebieten werden verbessert. Die Verlagerung vom MIV auf den ÖV kann zudem zu einer Verstärkung des Verkehrsflusses auf dem Strassennetz führen. - WK2: Dank diesem Massnahmenpaket kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. Der Ausbau des Angebotes der S-Bahn verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und kann zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen führen. - WK3: Das Massnahmenpaket bewirkt eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Durch die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV kann eine Verminderung der Unfälle erreicht werden. - WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine leichte bis bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem reduzieren sich die Zersiedlung sowie die Trennwirkung von Infrastrukturen.	
Machbarkeit: Die Voraussetzungen (2. Teilergänzung S-Bahn Bern) für die Angebotsverbesserungen bei der S-Bahn sind im entsprechenden Planungsbericht vom 11. Dezember 2013 aufgeführt (s. auch Sonstiges, «Literatur / Grundlagendokumente»).	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: - Infrastrukturmassnahmen der 2. Teilergänzung S-Bahn Bern	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input checked="" type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges
<p>Literatur/Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">- Agglomerationsprogramm 2005 und Zusatzbericht 2007- Agglomerationsprogramm 2012- 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungsbericht, AÖV, 11. Dezember 2013- 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Standbericht Nr. 1, AÖV, 22. Januar 2016
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>-</p>
<p>Bemerkungen/Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none">- Betriebskosten werden nicht über den Infrastrukturfonds finanziert.- Das Angebot wird über das kantonale Angebotskonzept bzw. den kantonalen Angebotsbeschluss definiert.

Massnahmenpaket:	Verbesserungen Tram- und Busangebot Kernagglomeration	ÖV-W-2-a
------------------	--	-----------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V – ÖV 5.2a), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.068
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

- Verbesserung des Tram- und Busangebotes dank Taktverdichtungen, Anpassung der Betriebszeiten, Linienvverknüpfungen u.a.
- Bessere Verknüpfungen zwischen städtischem Feinverteiler und S-Bahn
- Bessere Verknüpfungen zwischen den einzelnen Stadtteilen

Mögliche Massnahmen:

Konzept zur Bewältigung der grossen Verkehrszunahme gemäss Prognose 2030

- Taktverbesserungen auf verschiedenen Buslinien (z.B. Linie 11, 12, 17) und Tramlinien (z.B. Linie 9)
- Verlängerung der Buslinie 11 bis Warmbächliweg
- Linie 21: Umstellung von Standard- auf Gelenkbusse
- Umsetzung Angebotskonzept Bern Nord – Ostermundigen
- Neukonzeption Linie 29: Linie Niederwangen Ried – Köniz – Wabern Lindenweg und Linie Bern Brünnen – Niederwangen – Köniz – Kleinwabern
- Umsetzung Buskonzept Kleinwabern (ÖV-Knotenpunkt)
- Erarbeitung ÖV-Konzept Feinerschliessung Bern Süd – Köniz
- Tangentiallinien:
 - Süden: Umsetzung Linie Bern Europaplatz – Eigerplatz – Thunplatz – Brunnadernstrasse
 - Westen: Fischermätteli/Europaplatz – Länggasse
 - Norden: Bümpliz – Länggasse – Wankdorf
 - Süden/Osten: Überprüfung Angebotskonzept Bern Südost (Papiermühle – Allmendingen)
- Abendangebot

Anträge ans AÖV über das Regionale ÖV-Angebotskonzept

Zuständigkeiten	
------------------------	--

Federführung: RKBM	Beteiligte Stellen: AÖV, betroffene TU, Gemeinden
--------------------	---

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Laufend	
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: Keine Infrastrukturkosten
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Das Massnahmenpaket bringt eine starke bis sehr starke Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die durchschnittlichen Reise- und Umsteigezeiten werden verringert. Die Umsteigebeziehungen sowie die Erreichbarkeit von dicht besiedelten Gebieten in der Kernagglomeration werden verbessert. Die Verlagerung vom MIV auf den ÖV kann zudem zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses auf dem Strassennetz führen. - WK2: Dank diesem Massnahmenpaket kann eine bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. Der Ausbau des Busangebotes in der Kernagglomeration verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und kann zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen führen. - WK3: Das Massnahmenpaket bewirkt eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Durch die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV kann eine Verminderung der Unfälle erreicht werden. - WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine leichte bis bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem reduzieren sich die Zersiedlung sowie die Trennwirkung von Infrastrukturen. 	
Machbarkeit: Wird im Rahmen der verschiedenen Konzepte bzw. Projekte aufgezeigt.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> - Abhängigkeit und Koordination mit dem Massnahmenpaket «Kernagglomeration Bern, Zweckmässigkeitsbeurteilungen und Weiterentwicklung Tram- und Busnetz» (ÖV-W-3) - Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte (S-3) - Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung (S-4) 	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input checked="" type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges
Literatur/Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none">- ÖV-Angebotskonzept Nordquartier Bern, RVK 4, September 2006- Tram Region Bern, Buskonzept Kleinwabern, RKBM / AÖV, Oktober 2009- Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018–2021, RKBM, April 2016- STEK 2016, Vertiefungsbericht Mobilität zum Stadtentwicklungskonzept 2016, Stand Mitwirkung, August 2016
Quantitative Angaben: <ul style="list-style-type: none">-
Bemerkungen/Hinweise: <ul style="list-style-type: none">- Das Angebot wird über das kantonale Angebotskonzept bzw. den kantonalen Angebotsbeschluss definiert.

Massnahmenpaket:	Verbesserungen Busangebot Agglomeration und ländlicher Raum	ÖV-W-2-b
------------------	--	-----------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V – ÖV 5.2b), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.069
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bedarfsgerechter Ausbau des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum - Bessere Verknüpfungen zwischen regionalen Buslinien und S-Bahn - Bessere Verknüpfungen zwischen den verschiedenen Korridoren
<p>Mögliche Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Überprüfung Busangebot im Raum Worb - Überprüfung des Busangebots im Raum Gantrisch unter spezieller Berücksichtigung des RNP - Überprüfung des Busangebots im Korridor West in Zusammenhang mit der Eröffnung des Rosshäuserntunnels und dem 30'-Takt der S-Bahn von/nach Rosshäusern - Verbesserung des Angebots am Abend und am Wochenende auf Orts- und Regionalbuslinien <p>Anträge ans AÖV über das Regionale ÖV-Angebotskonzept</p>

Zuständigkeiten	
Federführung: RKBM	Beteiligte Stellen: AÖV, betroffene TU, Gemeinden

Realisierung	
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <p>Laufend</p>	
<p>Koordinationsstand:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten:</p> <p>Keine Infrastrukturkosten</p>
<p>Zeithorizont:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> bis 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027 	

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Das Massnahmenpaket bringt eine bedeutende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die durchschnittlichen Reise- und Umsteigezeiten werden verringert. Zudem werden die Umsteigebeziehungen sowie die Erreichbarkeit von dicht besiedelten Gebieten in der Agglomeration und im ländlichen Raum verbessert. - WK2: Dank diesem Massnahmenpaket kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. Der Ausbau des Busangebotes in der Agglomeration und im ländlichen Raum verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und kann zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen führen. - WK3: Das Massnahmenpaket bewirkt eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Durch die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV kann eine Verminderung der Unfälle erreicht werden. - WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem reduzieren sich die Zersiedlung sowie die Trennwirkung von Infrastrukturen. 	
<p>Machbarkeit:</p> <p>Wird im Rahmen der verschiedenen Konzepte bzw. Projekte aufgezeigt.</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Abhängigkeit zur Massnahme 30'-Takt der S-Bahn von/nach Rosshäusern - Massnahmen S-3 und S-4: Erforderliche ÖV-Güteklasse für Siedlungserweiterungen 	
<p>Priorität:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input checked="" type="checkbox"/> C-Liste 	<p>Reifegrad:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2
Sonstiges	
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - RGSK-Grundlagenbericht Teilraum Gantrisch, 2009 - Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018–2021, RKBM, April 2016 	
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>-</p>	
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Angebot wird über das kantonale Angebotskonzept bzw. den kantonalen Angebotsbeschluss definiert. 	

Massnahmenpaket:	Kernagglomeration Bern, Zweckmässigkeitsbeurteilungen und Weiterentwicklung Tram- und Busnetz	ÖV-W-3
------------------	--	---------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V – ÖV 3.4a/d), Nr. im Prüfbericht Bund: -
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

Massnahmenbeschreibung
Zielsetzung: Nachfragegerechte Weiterentwicklung des ÖV-Netzes in der Kernagglomeration Bern
Massnahme: Für Buslinien, welche an die Kapazitätsgrenzen stossen, sollen im Rahmen von Zweckmässigkeitsbeurteilungen (ZMB) Lösungen aufgezeigt werden. In der Kernagglomeration Bern sollen zudem Tramverlängerungen im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung sowie Kombinationen von neuen Durchmesserlinien mit bestehenden Achsen geprüft werden.

ZMB Wyler und Länggasse		ÖV-W-3-a
Zielsetzung	Nachfragegerechte Weiterentwicklung des ÖV-Netzes in der Kernagglomeration Bern	
Massnahme	Fertigstellen der ZMB Wyler - Länggasse und Umsetzung der entsprechenden Resultate. In der Grobevaluation wurden verschiedene Varianten mit Bus- oder Tramlösungen bestimmt, die nun im Detail konkretisiert und bewertet werden.	
Federführung	AÖV	
Beteiligte Stellen	RKBM, Stadt Bern, betroffene TU	
Kosten	Infrastrukturkosten der Bestvariante noch offen	
Vorgehen	Bis Ende 2016 wird die Detailbewertung abgeschlossen und die Bestvariante bestimmt. Im ersten Halbjahr 2017 gehen die Ergebnisse der ZMB in die öffentliche Mitwirkung. Danach werden die umzusetzenden Massnahmen weiter vertieft und die Realisierung vorbereitet.	
Abhängigkeit	- Tram Bern – Ostermundigen - Bern, Netzentwicklung Zentrum (2.Tramachse) (ÖV-Tram-2)	
Realisierung	Noch offen, in Abhängigkeit der zur Umsetzung empfohlenen Variante	
Bemerkungen	-	

ZMB Güterbahnhof / Insel		ÖV-W-3-b
Zielsetzung	Nachfragegerechte Weiterentwicklung des ÖV-Netzes in der Kernagglomeration von Bern	
Massnahme	ZMB Güterbahnhof / Insel und Umsetzung der entsprechenden Resultate	
Federführung	AÖV	
Beteiligte Stellen	RKBM, Stadt Bern, betroffene TU	
Kosten	<i>noch offen</i>	
Vorgehen	Zweckmässigkeitsbeurteilung ab 2017	
Abhängigkeit	MIV-O-5, ÖV-FV-2, S-5, Masterplan Inselfspital	
Realisierung	ab 2025	
Bemerkungen	-	

Prüfen von neuen Durchmesserlinien		ÖV-W-3-c
Zielsetzung	Nachfragegerechte Weiterentwicklung des ÖV-Netzes in der Kernagglomeration Bern	
Massnahme	Prüfen von neuen ÖV-Verbindungen zwischen den Stadtteilen 3 und 5 sowie 6 und 5. Prüfen von Kombinationen von neuen Durchmesserlinien mit bestehenden Achsen.	
Federführung	RKBM	
Beteiligte Stellen	AÖV, Stadt Bern, Gemeinde Köniz, betroffene TU	
Kosten	<i>noch offen</i>	
Vorgehen	Weiterentwicklung des regionalen Tramkonzepts aufgrund der Erkenntnisse aus dem STEK 2016	
Abhängigkeit	-	
Realisierung	ab 2020/2025	
Bemerkungen	-	

Prüfen von Tramverlängerungen im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung		ÖV-W-3-d
Zielsetzung	Nachfragegerechte Weiterentwicklung des ÖV-Netzes in der Kernagglomeration Bern	
Massnahme	<p>Zu prüfen im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung West: Tramverlängerung ins neue Siedlungsgebiet. Verknüpfung mit S-Bahn-Station Brünnen herstellen. Verknüpfung mit neuer Bustangentiale S-Bahn Brünnen – S-Bahn Niederwangen – S-Bahn Köniz.</p> <p>Zu prüfen im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung Ost und Autobahnrückbau A6: Tramverlängerung ins neue Siedlungsgebiet und gute ÖV-Anbindung</p>	
Federführung	RKBM	
Beteiligte Stellen	AÖV, Stadt Bern, Gemeinden Köniz, Ostermundigen, Muri bei Bern, betroffene TU	
Kosten	<i>noch offen</i>	
Vorgehen	Weiterentwicklung des regionalen Tramkonzepts	
Abhängigkeit	-	
Realisierung	ab 2025	
Bemerkungen	-	

Beurteilung
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Das Massnahmenpaket bringt eine bedeutende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die durchschnittlichen Reise- und Umsteigezeiten werden verringert. Die Umsteigebeziehungen, die Erreichbarkeit von dicht besiedelten Gebieten in der Kernagglomeration bzw. Stadtquartieren sowie die ÖV-Kapazität und ÖV-Qualität werden verbessert. Die Verlagerung vom MIV auf den ÖV kann zudem zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses auf dem Strassennetz führen. - WK2: Dank dieses Massnahmenpakets kann eine bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. Eine optimalere Erschliessung von dicht besiedelten Gebieten in der Kernagglomeration bzw. Stadtquartieren kann zu einer weiteren Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen führen. - WK3: Das Massnahmenpaket bewirkt eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Durch die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV kann eine Verminderung der Unfälle erreicht werden. - WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem reduzieren sich die Zersiedlung sowie die Trennwirkung von Infrastrukturen.

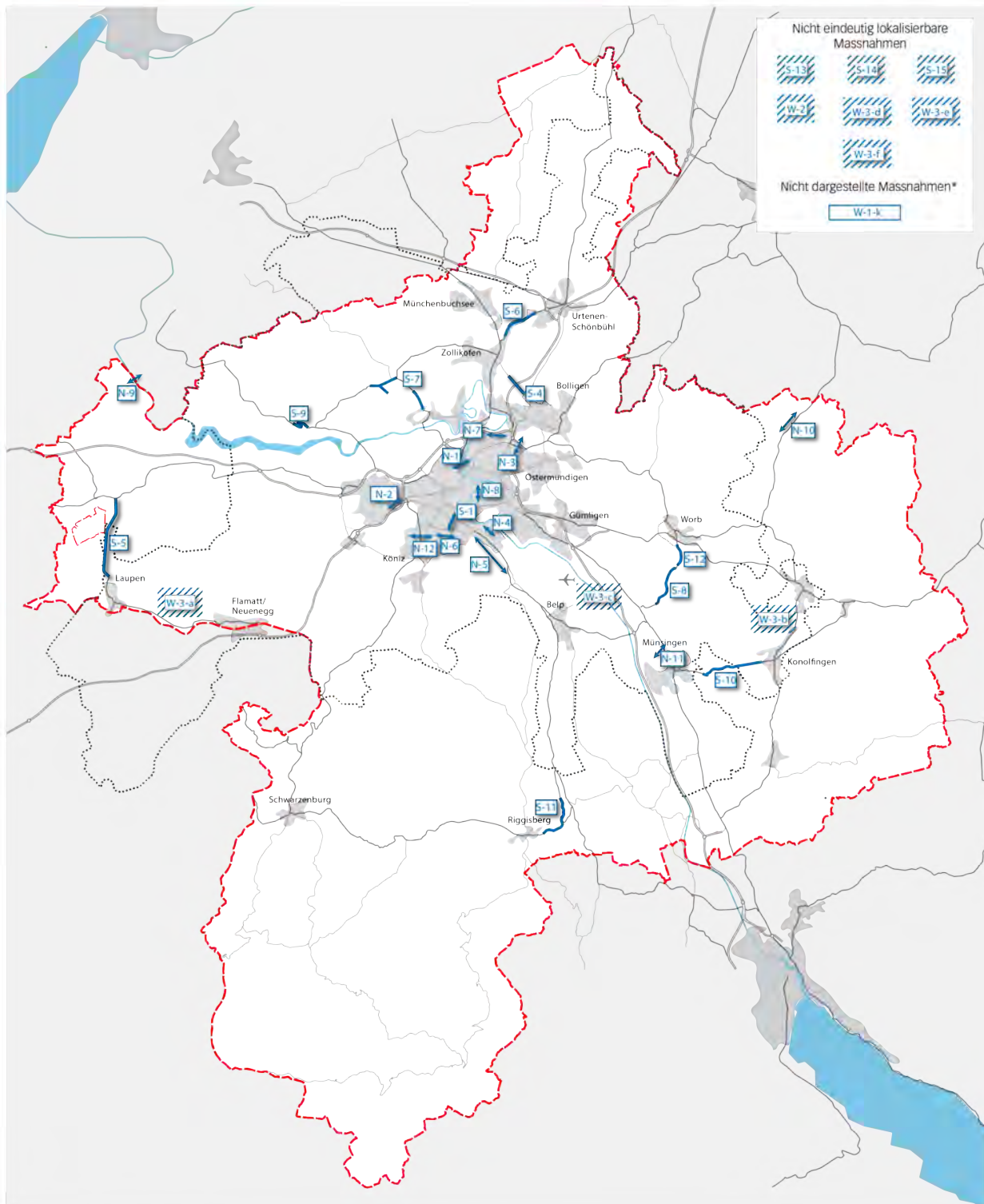
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Weiterentwicklung Regionales Tramkonzept, Stossrichtungen für das künftige Tram- und das ergänzende Busnetz, 2013 - Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018–2021, RKBM, April 2016 - STEK 2016, Vertiefungsbericht Mobilität zum Stadtentwicklungskonzept 2016, Stand Mitwirkung, August 2016 - Masterplan Inselspital, 2015 - UeO Inselareal III, 2015
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>-</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>-</p>

Massnahmen Langsamverkehr

Übersichtskarte Massnahmen LV	275
Übersicht Etappierung Massnahmen LV	276
Massnahmen Schliessen von Netzlücken (LV-N)	278
Bern, LV-Verbindung Breitenrain – Länggasse (LV-N-1)	278
Bern, LV-Verbindung Bahnhöheweg (LV-N-2)	282
Bern, LV-Führung Knoten Bolligenstrasse – Schermenweg (LV-N-3)	285
Köniz Wabern, LV-Verbindung Weyergut (LV-N-4)	288
Köniz, LV-Verbindung Wabern – Kehrsatz Nord (LV-N-5)	291
Köniz, LV-Verbindung Feldrain- und Chasseralstrasse (LV-N-6)	294
Bern, LV-Brücke Erschliessung Wankdorf (LV-N-7)	296
Bern, LV-Verbindung Matte – Kirchenfeld (LV-N-8)	299
Golaten, Aarequerung Oltigen (LV-N-9)	302
Walkringen, LV-Verbindung Bigenthal (LV-N-10)	304
Münsingen, Bahnhof LV-Verbindungen (LV-N-11)	306
KLV-N, LV-Verbindung Neuhausplatz-Liebefeldpark (LV-N-12)	309
Massnahmen Erhöhung Verkehrssicherheit (LV-S)	312
Bern – Köniz, Morillonstrasse und Bahnübergang BLS (LV-S-1)	312
Ittigen – Zollikofen, Länggasse (LV-S-4)	315
Gümmenen – Laupen, Velo- und Fussgängersicherheit (LV-S-5)	317
Moosseedorf – Zollikofen, Bernstrasse-Zürichstrasse (LV-S-6)	320
Herrenschwanden- Uettligen, Sicherheit des Veloverkehrs (LV-S-7)	322
Rubigen – Worb SBB, Sicherheit des Veloverkehrs (LV-S-8)	325
Wohlen – Illiswil, Velomassnahmen (LV-S-9)	328
Münsingen – Konolfingen, Veloverkehr- und Fussgängersicherheit (LV-S-10)	330
Rümligen – Riggisberg, Sicherheit des Veloverkehrs (LV-S-11)	332
Worb, Rubigenstrasse, Sicherheit des Veloverkehrs (LV-S-12)	334
Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs, Agglomerationsperimeter Kantonsstrassen (LV-S-13)	336
Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs, Agglomerationsperimeter Gemeindestrassen (LV-S-14)	340
Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs, Laufende Schwachstellenbehebung der RVNP (LV-S-15)	343

Massnahme Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard (LV-W-1)	345
Jegenstorf – Fraubrunnen (LV-W-1-a)	345
Fraubrunnen – Bätterkinden (LV-W-1-b)	348
Münsingen – Bern (LV-W-1-c)	351
Mühlethurnen – Belp (LV-W-1-d)	354
Worb – Deisswil (LV-W-1-e)	357
Ostermundigen (LV-W-1-g)	360
Belp – Bern (LV-W-1-h)	363
Köniz (LV-W-1-i)	366
Raum Zollikofen (LV-W-1-j)	369
Bern, Velohaupttrouten, Velokorridore und Netz (LV-W-1-k)	372
Bern, Velohaupttrouten A-Massnahmen (LV-W-1-k-a)	376
Bern, Velohaupttrouten B-Massnahmen (LV-W-1-k-b)	380
Bern, Velohaupttrouten C-Massnahmen (LV-W-1-k-c)	384
Massnahme Reduktion von Widerständen (LV-W-2)	388
Reduktion Widerstände an LSA (LV-W-2-a)	388
Reduktion Widerstände Regionale Velonetzplanung (LV-W-2-b)	390
Massnahme LV-Planung und Netzbereinigung (LV-W-3)	393
Korridorstudie Neuenegg – Laupen (LV-W-3-a)	393
Planungsstudie Raum Konolfingen (LV-W-3-b)	395
Planungsstudie Aarequerungen (LV-W-3-c)	398
Freizeitnetz, Bereinigung Parallelrouten Region/SchweizMobil (LV-W-3-d)	401
Freizeitrouten RKBM (LV-W-3-e)	403
Freizeitnetz, Routenumlegungen SchweizMobil (LV-W-3-f)	405

Übersichtskarte Massnahmen LV



Massnahmen Langsamverkehr

- LV-N Schliessen von Netzlücken
- LV-S Erhöhung Verkehrssicherheit
- LV-W-1 Alltagsroute mit erhöhtem Standard
- LV-W-2 Reduktion von Widerständen
- LV-W-3 LV-Planung und Netzbereinigung

- Massnahmen RGSK
- Massnahmen Umsetzung geplant
- Regionales Basisnetz
- Kerngemeinden + Zentren 4. + 5. Stufe
- Agglomerationsperimeter (gemäss MintV)
- Perimeter RGSK Bern-Mittelland
- ▨ Planungsstudien, Korridorstudien und überregionale Planungen

* Die konkreten Standorte dieser Massnahmen wurden zur besseren Lesbarkeit der Abbildung nicht dargestellt, sind jedoch in den jeweiligen Massnahmenblätter ersichtlich.

LV: Übersicht Etappierung Massnahmen aus RGSK 1 und 2

P	= Planung
R	= Realisierung

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

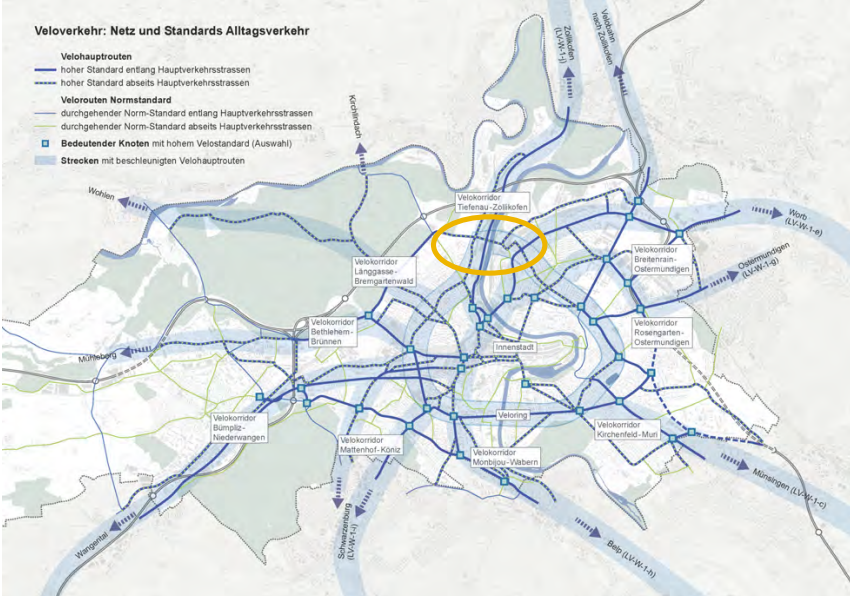
 = Massnahme (teilweise) ausserhalb Agglomerationsperimeter

Nr.	Massnahmen	Nr. in RGSK 1	ARE Code	bis 2018	2019 - 2022	2023 - 2026	ab 2027	Bemerkungen
LV-N	Massnahmen Schliessen von Netzlücken							
	LV A-Liste		0351.2.106					Controlling
	Konzept LV_A-Liste		351.046					Controlling
	Belp-Muri, Verbesserung Zufahrten Auguetbrücke	1.1	0351.2.070	R				Controlling
	Wohlen, Uferweg	1.2	0351.2.071	R				Controlling
	Bern, Fuss- und Veloverkehrspasserelle Europaplatz			P	R			Controlling
LV-N-1	Bern, LV-Verbindung Breitenrain – Länggasse	1.4	0351.2.073	P	P	R		
LV-N-2	Bern, LV-Verbindung Bahnhofweg				P	R		
LV-N-3	Bern, LV-Führung Knoten Bolligenstrasse – Schermenweg	1.3	0351.2.072	P	R			
LV-N-4	Köniz Wabern, LV-Verbindung Weyergut						R	
LV-N-5	Köniz LV-Verbindung Wabern – Kehrsatz Nord			P	R			
LV-N-6	Köniz, LV-Verbindung Feldrain- und Chasseraistrasse						R	
LV-N-7	Bern, LV-Brücke Erschliessung Wankdorf (vorher: Wankdorf-Papiermühle)	1.5			P	R		
LV-N-8	Bern, LV-Verbindung Matte – Kirchenfeld	1.6			P		R	
LV-N-9	Golaten, Aarequerung Oltigen						R	
LV-N-10	Walkringen, LV-Verbindung Bigenthal				R			
LV-N-11	Münsingen, Bahnhof LV-Verbindungen				R			
LV-N-12	Köniz, LV- Verbindung Neuhausplatz-Liebefeldpark					R		
LV-S	Massnahmen Erhöhung Verkehrssicherheit							
	Paket Verkehrsberuhigung und Platzgestaltung		351.031					Controlling
LV-S-1	Bern – Köniz, Morillonstrasse und Bahnübergang BLS	2.2	0351.2.077		P	R		
LV-S-4	Ittigen – Zollikofen, Länggasse	2.6			R/P			
LV-S-5	Gümmenen – Laupen, Velo- und Fussgängersicherheit	2.11		P	R			
LV-S-6	Moosseedorf – Zollikofen, Bernstrasse- Zürichstrasse				R			
LV-S-7	Herrenschwanden – Uetligen, Sicherheit des Veloverkehrs	2.1			R	R		
LV-S-8	Rubigen – Worb SBB, Sicherheit des Veloverkehrs	2.7/2.8			P	R		
LV-S-9	Wohlen – Illiswil, Velomassnahmen	2.9					R	
LV-S-10	Münsingen – Konolfingen, Veloverkehr- und Fussgängersicherheit	2.10			P	R		

LV-S-11	Rümligen – Riggisberg, Sicherheit des Veloverkehrs	2.12			P	R		
LV-S-12	Worb, Rubigenstrasse Sicherheit des Veloverkehrs	2.4			P	R		
LV-S-13	Erhöhung der Sicherheit des Veloverkehrs, Agglomerationsperimeter, Kantonsstrassen			P	R	R	R	
LV-S-14	Erhöhung der Sicherheit des Veloverkehrs, Agglomerationsperimeter, Gemeindestrassen			P	R	R	R	
LV-S-15	Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs Laufende Schwachstellenbehebung der RVNP			P	R	R	R	Daueraufgabe
LV-W-1	Alltagsroute mit erhöhtem Standard							
LV-W-1-a	Jegenstorf – Fraubrunnen			P	R			
LV-W-1-b	Fraubrunnen – Bätterkinden			P	R			
LV-W-1-c	Münsingen – Bern			P	R			
LV-W-1-d	Mühlethurnen-Belp			P	R			
LV-W-1-e	Worb – Deisswil			P	P	R		
LV-W-1-g	Ostermundigen			P	R			
LV-W-1-h	Belp – Bern			P	P	R		
LV-W-1-i	Köniz			P	P/R	R		
LV-W-1-j	Raum Zollikofen			P	P	R		
LV-W-1-k	Bern, Velohaupttrouten Velokorridore und Netz			P				
LV-W-1-k-a	Bern, Velohaupttrouten A-Massnahmen			P	R			
LV-W-1-k-b	Bern, Velohaupttrouten B-Massnahmen			P	P	R		
LV-W-1-k-c	Bern, Velohaupttrouten C-Massnahmen			P	P	P	R	
LV-W-2	Reduktion von Widerständen							
LV-W-2-a	Reduktion Widerstände an LSA				R	R	R	
LV-W-2-b	Reduktion Widerstände Regionale Velonetzplanung			P	R	R	R	
LV-W-3	LV-Planung/Netzbereinigung							
	Paket Querungshilfen und Trottoirabsenkungen	351.03						Controlling
LV-W-3-a	Korridorstudie Neuenegg – Laupen			P				
LV-W-3-b	Planungsstudie Raum Konolfingen					P		
LV-W-3-c	Planungsstudie Aarequerungen			P				
LV-W-3-d	Freizeitnetz, Bereinigung Parallelrouten Region/SchweizMobil			P				
LV-W-3-e	Freizeittrouten RKBM			P				
LV-W-3-f	Freizeitnetz, Routenumlegungen SchweizMobil			P				Daueraufgabe

Massnahme: Schliessen von Netzlücken:	Bern, LV-Verbindung Breitenrain – Länggasse	LV-N-1 Priorität B
--	---	--

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund: 351.024
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-LV 1.4), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.073
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Veloverkehr: Netz und Standards Alltagsverkehr

- Velohauptrouten**
 - hoher Standard entlang Hauptverkehrsstrassen
 - hoher Standard abseits Hauptverkehrsstrassen
- Velorouten Normstandard**
 - durchgehender Norm-Standard entlang Hauptverkehrsstrassen
 - durchgehender Norm-Standard abseits Hauptverkehrsstrassen
- Bedeutender Knoten** mit hohem Velostandard (Auswahl)
- Strecken** mit beschleunigten Velohauptrouten

Abb. 1. Netzlücke
 Quelle: STEK 2016

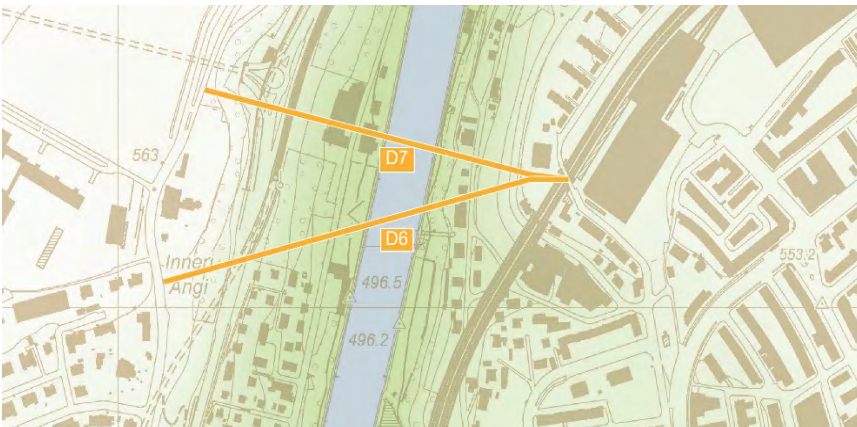


Abb. 2. Variantenfächer für Wettbewerb gemäss Stadtratsbeschluss im Mai 2016
 Quelle: FVV Synthesebericht 2015

Massnahmenbeschreibung

Zwischen der Tiefenaubrücke und der Lorrainebrücke besteht im lokalen und regionalen Fuss- und Velowegnetz keine attraktive Verbindung zwischen den Stadtteilen II und V. Diese Lücke wird im Richtplan Veloverkehr des Kantons Bern von 2004 und im Sachplan Veloverkehr von 2014 ausgewiesen.

Zielsetzung:

Erstellen einer direkten Fuss- und Veloverkehrsverbindung (FVV) zwischen den Siedlungsräumen westlich (Stadtteil II) und östlich (Stadtteil V) der Aare.

Die Verbindung:

- eignet sich bezüglich Linienführung, Kapazität, Sicherheit, Komfort und Attraktivität für den regionalen und lokalen Alltags- und Freizeitverkehr,
- ist eine Tangentialverbindung zwischen Wohlensee, Bremgarten und Stadtteil VI im Westen und dem Worblental, Bern-Ost, Ostermündigen und Gümligen im Osten,

- vernetzt die Velohaupttrouten innerhalb der Kernagglomeration von ESP Brünnen bis ESP Wankdorf sowie Ostermundigen,
- schliesst die Netzlücke im Veloring der Stadt Bern,
- schafft eine komfortable à Niveau-Verbindung der Siedlungsräume westlich und östlich der Aare, ohne dass Höhendifferenzen überwunden werden müssen (Breitenrain mit Viererfeld/Mittelfeld),
- schafft neue Potenziale des Fuss- und Veloverkehrs dank optimaler Einbindung der Brücke in das bestehende Wegenetz und die bestehende Quartierstruktur,
- weist Spielraum für die Bewältigung der künftig wachsenden Mobilitätsbedürfnisse auf,
- leistet einen Beitrag zur Reduktion der Verkehrsbelastung im Zentrum. Damit können kostspielige Kapazitätserweiterungen für den Privatverkehr und den öffentlichen Verkehr reduziert werden,
- bietet eine sichere Umfahrungsmöglichkeit für die belasteten Verkehrsknoten an der Lorrainebrücke und am Henkerbrünli.

Massnahmen:

- Erstellen einer Hochbrücke über die Aare zur Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr der Stadtquartiere Breitenrain und Länggasse sowie der oben erwähnten Regionen.
- Erstellen der Anschlüsse an das lokale und regionale Fuss- und Veloroutennetz, wie es durch den kantonalen Sachplan Veloverkehr vorgesehen wird.

Zuständigkeiten

Federführung:

Stadt Bern

Beteiligte Stellen:

RKBM, betroffene TU

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

- ZMB durchgeführt.
- Vorprojekt: 2020
- Baubeginn: 2023
- Inbetriebnahme: 2025

Koordinationsstand:

- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung

Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:

- ja nein

Zeithorizont:

- bis 2018 Daueraufgabe
- 2019 – 2022
- 2023 – 2026
- ab 2027

Kosten: 18 Mio. Fr.
(exkl. MWSt.)

Kostenteiler:

Anteil Bund	35%	6.3 Mio. Fr.
Anteil Kanton	39.65%	7.14 Mio. Fr.
Anteil Gemeinde	25.35%	4.56 Mio. Fr.
Anteil	%	Fr.

Genauigkeit: +/- 50%

Stand: Juni 2015

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <p>Die neue Verbindung schliesst die Lücke im städtischen und regionalen Veloverkehrsnetz und ermöglicht eine tangentielle Verknüpfung der Agglomerationskorridore im Nordwesten und Nordosten der Stadt Bern. Die Brücke verbindet Agglomerationsgemeinden und zwei Stadtteile mit grossen Quell- und Zielpotenzialen, die bereits heute hohe Anteile an Fuss- und Veloverkehr aufweisen. Das Potenzial beträgt im Umkreis von zwei Kilometern:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 24'000 Einwohnerinnen und Einwohner und 30'000 Arbeitsplätze auf der Ostseite - 34'000 Einwohnerinnen und Einwohner und 33'000 Arbeitsplätze auf der Westseite - WK1: Durch die Verbindung der zwei Stadtteile Breitenrain und Länggasse - mit über 60'000 Einwohnerinnen und Einwohnern sowie über 60'000 Arbeitsplätze und 25'000 Studierenden und SchülerInnen - wird eine bedeutende Netzlücke im regionalen LV-System geschlossen. Die Brücke ermöglicht des Weiteren die direkte Verbindung der drei ESP Brünnen, Ausserholligen und Wankdorf und schliesst die Netzlücke auf dem Veloring der Stadt Bern. - WK2: Das Projekt leistet einen bedeutenden Beitrag für eine stärkere Siedlungsentwicklung in der Kernagglomeration. - WK3: Die Verbindung ermöglicht für den Langsamverkehr eine sichere und attraktive Umfahrung der stark belasteten Verkehrsknoten am Beginn und Ende der Lorrainebrücke sowie am Henkerbrünnli. - WK4: Die Verbindung weist lokal und regional ein grosses Nachfragepotential auf und schafft Voraussetzungen für eine Veränderung bei der Verkehrsmittelwahl. Es resultiert eine leichte Verbesserung. Es ist davon auszugehen, dass sich das Einzugsgebiet der neuen Veloverbindung mit der zu erwartenden stärkeren Verbreitung von E-Bikes vergrössern wird. 	
<p>Machbarkeit:</p> <p>Eine Vorstudie inkl. Zweckmässigkeitsbeurteilungen und Machbarkeitsnachweis liegt vor (Fuss- und Veloverkehrsverbindung (FVV) Breitenrain- Länggasse Synthesebericht Variantenevaluation und Mitwirkungsbericht, Oktober 2015). Diese Zweckmässigkeitsbeurteilung enthält u. A. Vergleichskosten der Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten, eine Analyse der Wirtschaftlichkeit und eine Abschätzung der Auswirkungen auf die Umwelt. Nach Abschluss der Variantenbeurteilung wurden im Perimeter der Bestvariante vertiefte Abklärungen zur Machbarkeit getroffen (Eigentumsverhältnis, gartendenkmalpflegerisches Gutachten zur Situation der inneren Enge, geologische Studie).</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bern, Velohaupttrouten, Velokorridore und Netz (LV-W-1-k) - Velo-Offensive Bern - Regionale Velonetzplanung, Netzlücke Nr. 351-9 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014, Netzlücke Nr. 34 - Beachtung Ortsbild und Aareraum 	
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges	
<p>Literatur/Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fuss - und Veloverkehrsverbindung (FVV) Breitenrain- Länggasse Synthesebericht Variantenevaluation und Mitwirkungsbericht, Oktober 2015 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014 - Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014 - Berichte der Stadt Bern: «Die Velooffensive» und «Vorbereitung der Velo-Offensive - Synthesebericht verwaltungs-interner Prozess» vom Dezember 2015 - Richtplan Fussverkehr, Entwurf für die öffentliche Mitwirkung, Stadt Bern, April 2016 (Massnahme 5.2) - STEK 2016 - Vertiefungsbericht Mobilität zum Stadtentwicklungskonzept 2016, Stand Mitwirkung, Stadt Bern, August 2016 - Gewässerschutzgesetzgebung (GSchG/GSchV) und Hochwasserschutz 	
Quantitative Angaben:	Lorrainebrücke
GVM Ist 2012:	25'000 DWV
GVM Prognose Trendszenario 2030*:	28'500 DWV
<p>* Das Trendszenario bildet eine Referenzentwicklung ab. Je nach umgesetzten Projekten kann die Entwicklung im Einzelfall davon abweichen. In der Stadt Bern wurde in den letzten Jahren eine MIV-Abnahme registriert und mit geeigneten Massnahmen soll eine MIV-Zunahme verhindert werden. Die Prognosewerte sind daher im Rahmen der weiteren Planung zu verifizieren (vgl. auch Bericht Kapitel 3.2.2).</p> <p>Prognose Veloverkehr: Tägliche durchschnittliche Benutzung Annahme 2030 aufgrund Umsetzung der FVV: 5'000 (+500 Zufussgehende) (Quelle: Metron, Synthesebericht Variantenevaluation)</p>	
<p>Bemerkungen/Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kosten: Die Kostenschätzung von 18 Mio. Fr. umfasst die reinen Baukosten (Tragwerk, Strassenoberbau und Ausrüstung gemäss SN 641 820) sowie Honorare für die Planung / Projektierung. Nicht enthalten sind Kosten für Spezialausrüstung (Suizidschutz, Beleuchtung, Temperierung, Anschluss Portal Neufeldtunnel), Landerwerb, Unsicherheits- und Entwurfszuschlag. - Priorität der Massnahme: Der Stadtrat hat im Mai 2016 für die Erarbeitung eines Wettbewerbsprojekts einen Planungs- und Projektierungskredit gesprochen. Dabei hat er unter anderem eine Ausdehnung des Perimeters für den Projektwettbewerb auf einen Fächer zwischen den beiden Varianten D6 und D7 gefordert (siehe Abb. 2) und entschieden, dass der nach dem Wettbewerb anstehende nächste Projektierungskredit zwingend den Stimmberechtigten vorgelegt werden soll. Die Massnahme FVV wird deshalb erst im nächsten Agglomerationsprogramm für die Aufnahme in die Liste der A-Massnahmen angemeldet (Mittelfreigabe 2023 bis 2026). - Der Kanton übernimmt 35% der Kosten nach Abzug des Bundesanteils sowie 40% der verbleibenden Kosten wenn es sich um eine Massnahme gem. Sachplan Veloverkehr handelt. 	

Massnahme:
Schliessen von Netzlücken

Bern, LV-Verbindung
Bahnhöheweg

LV-N-2
Priorität B

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

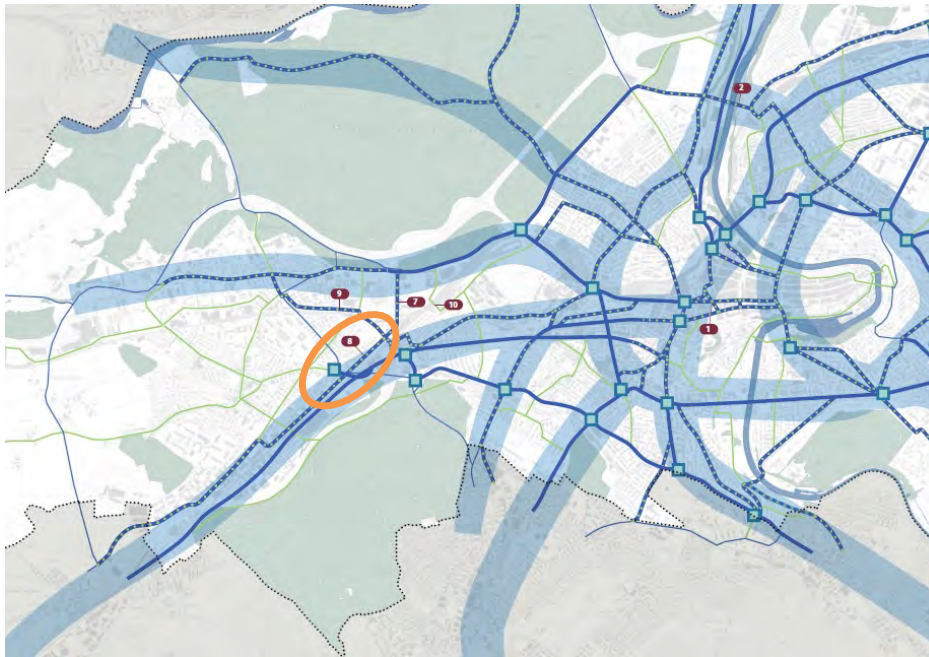


Abbildung Netzlücke, Quelle: STEK 2016

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Erstellen einer direkten Verbindung zwischen Bahnhöheweg und Europaplatz entlang der SBB-Überführung für den Fuss- und Veloverkehr. Die Verbindung soll:

- die Funktion eines Verbindungsglieds zwischen Bümpliz Süd – Niederwangen und das ESP Bern – Ausserholligen, den Umsteigeknoten Europaplatz und das Arbeitsplatzentwicklungsgebiet Weyermannshaus Ost, übernehmen,
- die Querung der Bernstrasse sicherstellen,
- eine sichere und attraktive Umfahrungsmöglichkeit zu der hochbelasteten Freiburgstrasse bieten,
- die Potenziale des Fuss- und Veloverkehrs dank optimaler Einbindung der Brücke in das bestehende Wegenetz und die bestehende Quartierstruktur nutzen,
- einen Beitrag leisten für die Reduktion der Verkehrsbelastung im Zentrum und damit kostspielige Kapazitätserweiterungen für den Privatverkehr und den öffentlichen Verkehr reduzieren,
- Spielraum für die Bewältigung künftiger Mobilitätsbedürfnisse aufweisen.
- Die Brücke ist ein wichtiges Bindeglied im Velokorridor Bümpliz - Niederwangen (vgl. Massnahme LV-W-1-k), welcher sich durch die Kernagglomeration zieht

<p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erstellen einer Strassenüberführung entlang der Bahnbrücke zur Erschliessung des Umstrukturierungsgebiets Europaplatz und zur direkten Verbindung der Stadtteile Bümpliz Süd / Niederwangen und Länggasse für den Fuss- und Veloverkehr - Erstellen der Anschlüsse an das lokale und regionale Fuss- und Veloroutennetz, insb. an der Passerelle Europaplatz

Zuständigkeiten	
<p>Federführung: Stadt Bern; Verkehrsplanung</p>	<p>Beteiligte Stellen: Tiefbauamt Stadt Bern, TBA-OIK II, Stadtplanungsamt, betroffene TU</p>

Realisierung													
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorprojekt: 2019 - Baubeginn: 2023 - Inbetriebnahme: ca. 2025 													
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 5.0 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 10%; text-align: right;">35.0%</td> <td style="width: 60%; text-align: right;">1.75 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">22.75%</td> <td style="text-align: right;">1.1375 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">42.25%</td> <td style="text-align: right;">2.1125 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> <p>Genauigkeit: +/- 50%</p> <p><i>Stand: 2015</i></p>	Anteil Bund	35.0%	1.75 Mio. Fr.	Anteil Kanton	22.75%	1.1375 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	42.25%	2.1125 Mio. Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35.0%	1.75 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	22.75%	1.1375 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinde	42.25%	2.1125 Mio. Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p><input type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>													

Beurteilung
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Mit einer neuen direkteren Fuss- und Veloverbindung zwischen den Umsteigeknoten Bern Europaplatz (ehem. Ausserholligen) und Bümpliz Süd wird eine sehr starke Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr erreicht. Die Verbindung ermöglicht die Querung der belasteten Bernstrasse, ergänzt das bestehende Netz in einem für den Fuss- und Veloverkehr wichtigen Gebiet und dient als direkte, durchgehende Verbindung der Stadtteile II (Länggassquartier) und VI (Bümpliz). Sie verlängert bzw. ergänzt somit die neue LV-Achse um das Stadtzentrum mit der LV-Verbindung Breitenrain-Länggasse. - WK2: Die Massnahme unterstützt die Siedlungsentwicklung im Umstrukturierungsgebiet Ausserholligen und in der Kernagglomeration, wodurch eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden kann. - WK3: Durch die neue Fuss- und Veloroute abseits des übrigen Verkehrs bewirkt die Massnahme eine bedeutende Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr. - WK4: Diese Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung dank einer Modal Split-Veränderung zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs.

<p>Machbarkeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Machbarkeit wurde im Rahmen des STEK 2016 überprüft. 	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bern/Köniz, Verkehrsoptimierung Turnierstrasse (MIV-K-1) - Bern, Entflechtung Holligen (ÖV-FV-2) - Bern, Velohaupttrouten, Velokorridore und Netz (LV-W-1-k) 	
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges											
<p>Literatur/Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014 - Richtplan Veloverkehr, Stadt Bern, November 2009 (Massnahme A7) - Richtplan Fussverkehr, Entwurf für die öffentliche Mitwirkung, Stadt Bern, April 2016 - STEK 2016 – Vertiefungsbericht Mobilität zum Stadtentwicklungskonzept 2016, Stand Mitwirkung, Stadt Bern, August 2016 											
<p>Quantitative Angaben:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Belastung bestehendes Strassennetz:</th> <th>Bernstrasse</th> <th>Freiburgstrasse</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>GVM Ist 2012:</td> <td>11'700 DWV</td> <td>7'500 DWV</td> </tr> <tr> <td>GVM Prognose Trendszenario 2030*:</td> <td>14'400 DWV</td> <td>10'700 DWV</td> </tr> </tbody> </table> <p>* Das Trendszenario bildet eine Referenzentwicklung ab. Je nach umgesetzten Projekten kann die Entwicklung im Einzelfall davon abweichen. In der Stadt Bern wurde in den letzten Jahren eine MIV-Abnahme registriert und mit geeigneten Massnahmen soll eine MIV-Zunahme verhindert werden. Die Prognosewerte sind daher im Rahmen der weiteren Planung zu verifizieren (vgl. auch Bericht Kapitel 3.2.2).</p>			Belastung bestehendes Strassennetz:	Bernstrasse	Freiburgstrasse	GVM Ist 2012:	11'700 DWV	7'500 DWV	GVM Prognose Trendszenario 2030*:	14'400 DWV	10'700 DWV
Belastung bestehendes Strassennetz:	Bernstrasse	Freiburgstrasse									
GVM Ist 2012:	11'700 DWV	7'500 DWV									
GVM Prognose Trendszenario 2030*:	14'400 DWV	10'700 DWV									
<p>Bemerkungen/Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Kanton übernimmt 35% der Kosten nach Abzug des Bundesanteils sowie 40% der verbleibenden Kosten wenn es sich um eine Massnahme gem. Sachplan Veloverkehr handelt. 											

Massnahme:
Schliessen von Netzlücken:

Bern, LV-Führung Knoten
Bolligenstrasse – Schermenweg

LV-N-3
Priorität A

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund: 351.025
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-LV 1.3), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.072
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: Normalbudget ASTRA

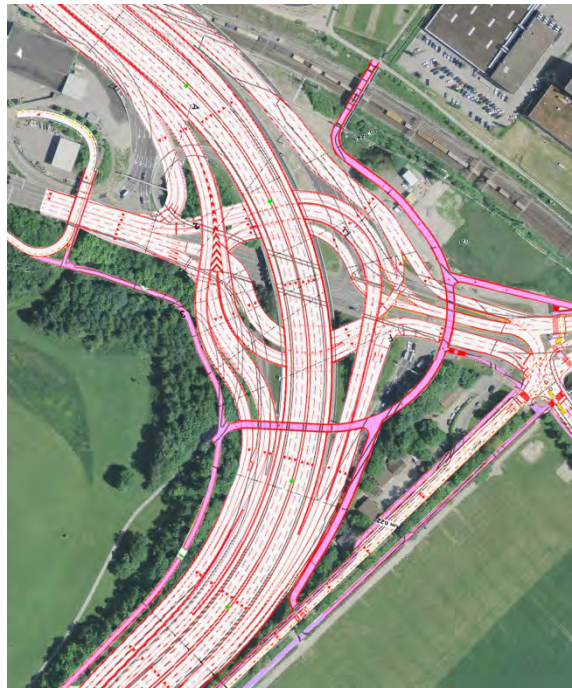


Abbildung Wettbewerbsprojekt (2015), Quelle: ASTRA

Massnahmenbeschreibung

Einleitung:

Im Rahmen des Umbaus des Autobahnanschlusses (Projekt ASTRA), wird im Baustein 2 im Anschlussbereich in Richtung Wankdorf (Schermenweg) und Bernexpo (Bolligenstrasse Süd) die Fuss- und Veloverkehrsführung sichergestellt.

Zielsetzung:

- Sicherstellung eines durchgängigen, attraktiven und widerstandsfreien Langsamverkehrsnetzes im Bereich des hoch belasteten neuen Grosskreisels / Autobahnanschlusses am Knoten Bolligenstrasse/Schermenweg
- Erstellen eines separat vom MIV geführten Langsamverkehrsnetzes, welches die bestehenden regionalen und lokalen Beziehungen ermöglicht
- Nutzen der Potenziale des Fuss- und Veloverkehrs dank optimaler Einbindung der Verbindungen in das bestehende Wegenetz und die bestehende Quartierstruktur
- Erstellung eines wichtigen Bindeglieds der Langsamverkehrsverbindung, die sich durch die Kernagglomeration vom ESP Brünnen bis zum ESP Wankdorf und Ostermundigen zieht.

Massnahmen:

- Erstellen separat geführter und vernetzter Langsamverkehrsverbindungen, die mit Überführungen die Verkehrsanlage des motorisierten Verkehrs überspannen
- LV-Verbindung entlang der Bolligenstrasse Süd aufwerten

Zuständigkeiten	
Federführung: ASTRA	Beteiligte Stellen: TBA-OIK II, Stadt Bern, betroffene TU

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
- Vorprojekt:	2016
- Baubeginn:	2021
- Inbetriebnahme:	ca. 2024
Koordinationsstand:	Kosten: ca. 20 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)
<input type="checkbox"/> Vororientierung	Kostenteiler:
<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis	Anteil Bund 100% ca. 20 Mio. Fr.
<input type="checkbox"/> Festsetzung	Anteil Kanton % Fr.
Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:	Anteil Gemeinde % Fr.
<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Anteil % Fr.
Zeithorizont:	Genauigkeit: +/- 30%
<input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Stand: Oktober 2011
<input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022	
<input type="checkbox"/> 2023 – 2026	
<input type="checkbox"/> ab 2027	

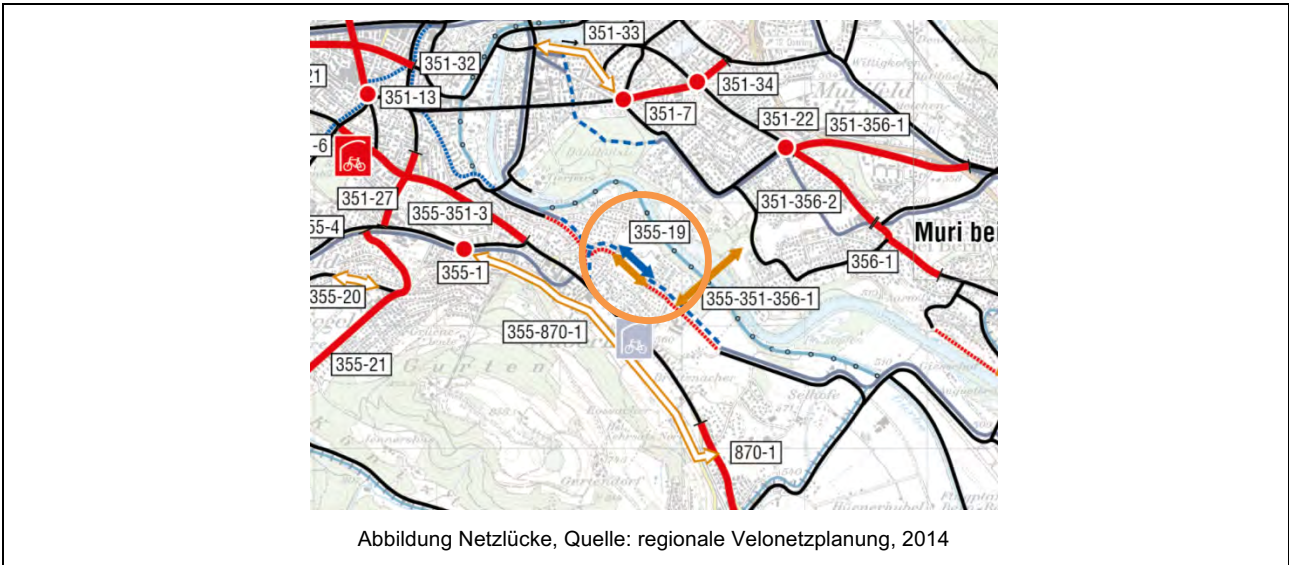
Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4):	
<ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme sichert die Durchgängigkeit des lokalen und regionalen Langsamverkehrsnetzes und ermöglicht eine tangentielle Verknüpfung der Agglomerationskorridore im Nordwesten und Nordosten der Stadt Bern. Die Brücke ist eine Teilmassnahme für die direkte Verbindung der drei ESP Brünnen, Ausserholligen und Wankdorf. - WK2: Das Projekt leistet einen bedeutenden Beitrag für eine stärkere Siedlungsentwicklung in der Kernagglomeration. - WK3: Die Verbindung ermöglicht eine sichere und attraktive Umfahrung des neuen stark belasteten Verkehrsknotens Bolligenstrasse/Schermenweg/Anschluss A6. - WK4: Die Verbindung weist lokal und regional ein grosses Nachfragepotenzial auf und schafft Voraussetzungen für eine Veränderung bei der Verkehrsmittelwahl. Es resultiert eine leichte Verbesserung. 	
Machbarkeit:	
<ul style="list-style-type: none"> - Mit dem Projektwettbewerb 2015 nachgewiesen. 	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:	
<ul style="list-style-type: none"> - Umsetzung der Massnahme V-MIV 4.1 Bern/Ostermundigen Korrektion Bolligenstrasse (RGSK I) Die LV-Verkehrsführung ist mit dem Projekt Korrektion Bolligenstrasse Nord koordiniert. - Die Bolligenstrasse Süd ist Bestandteil des ASTRA-Projekts Bern Umgestaltung Gebiet Anschluss Wankdorf (BUGAW). - Bern, Velohaupttrouten, Velokorridore und Netz (LV-W-1-k) - Regionale Velonetzplanung, Netzlücken Nr. 351-23 und 351-25 	

Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2
---	---

Sonstiges						
Literatur/Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none"> - Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014 - Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis II, Bundesamt für Strassen ASTRA, Entwicklungsschwerpunkt Wankdorf - Gestaltung Verkehr und Stadträume, Testplanung Raum Wankdorf (Bolligenstrasse - Nationalstrasse A6), 14. Januar 2012 - Testplanung Raum Wankdorf; Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepte (Stufe 4), Beurteilungsbericht vom 24.01.2012; TBA, OIK II und ASTRA - Projektstudie Autobahn A6 Raum Bern-Wankdorf, Schlussbericht vom 30.10.2013, ASTRA Bereich Netzplanung - Richtplan Fussverkehr, Entwurf für die öffentliche Mitwirkung, Stadt Bern, April 2016 						
Quantitative Angaben: <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">Schermenweg</td> </tr> <tr> <td>GVM Ist 2012:</td> <td style="text-align: right;">14'500 DWV</td> </tr> <tr> <td>GVM Prognose Trendszenario 2030:</td> <td style="text-align: right;">16'200 DWV</td> </tr> </table>		Schermenweg	GVM Ist 2012:	14'500 DWV	GVM Prognose Trendszenario 2030:	16'200 DWV
	Schermenweg					
GVM Ist 2012:	14'500 DWV					
GVM Prognose Trendszenario 2030:	16'200 DWV					
Bemerkungen/Hinweise: <ul style="list-style-type: none"> - Koordination der Schnittstellen nötig zu Velokorridor Breitenrain - Ostermundigen, insbesondere mit den folgenden Abschnitten (vgl. LV-W-1-k-a und LV-W-1-k-c): - Abschnitt 27 Wankdorf; Zufahrtsroute bis Knoten Bolligenstrasse – Schermenweg, Variante Wegführung durch Parkanlage (LV-W-1-k-a) - Abschnitt 28 Schermenweg bis Grenze Ostermundigen; Zufahrtsroute Knoten Bolligenstrasse – Schermenweg (LV-W-1-k-a) - Abschnitt 25 Veloführung Allmenden; neue direktere Verbindungen 						

Massnahme: Schliessen von Netzlücken	Köniz Wabern, LV-Verbindung Weyergut	LV-N-4 Priorität C
---	---	-------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschrieb	
<p>Zielsetzung:</p> <p>Im Weyergut in Wabern (Köniz) wird als Alternativroute zur kantonalen Seftigenstrasse die Alltags- und Freizeitroute zwischen Belp (Flughafen) – Rubigen – Münsingen und der Berner Innenstadt mit einem sicheren, durchgehenden Radweg ergänzt.</p> <p>Führung abseits der stark belasteten Kantonsstrasse</p>	
<p>Massnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erstellung eines durchgehenden Radwegs im Weyergut für den Fuss- und Veloverkehr 	
Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Gemeinde Köniz</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>TBA-DLZ, betroffene TU, Schweiz Mobil</p>

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
- Vorprojekt:	
- Baubeginn:	ab 2027
- Inbetriebnahme:	

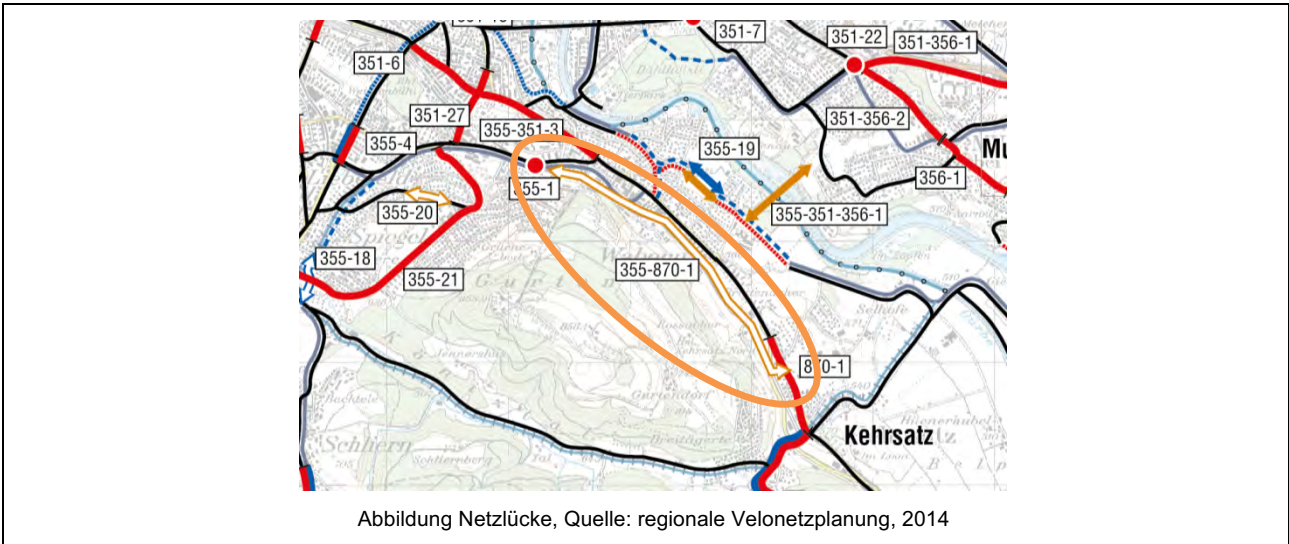
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: noch unbekannt (Priorität C) (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input checked="" type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- % Stand:

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4):	
<ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bewirkt durch die Schaffung einer neuen direkteren Verbindung zwischen Wabern und Muri bei Bern eine starke Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr. Die Tangentialverbindung ergänzt das bestehende Netz und dient als direkte, durchgehende Verbindung zwischen den Entwicklungsgebieten von Kleinwabern und den östlichen Gebieten der Kernagglomeration. - WK2: Die Massnahme unterstützt die Siedlungsentwicklung in Wabern und in der Kernagglomeration, wodurch eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden kann. - WK3: Durch die neue Fuss- und Veloroute abseits des übrigen Verkehrs bewirkt die Massnahme eine bedeutende Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr. - WK4: Diese Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung dank einer Modal Split-Veränderung zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs. 	
Machbarkeit:	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Machbarkeit ist grundsätzlich gegeben. 	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:	
<ul style="list-style-type: none"> - Regionale Velonetzplanung, Netzlücke Nr. 355-19 - Sachplan Veloverkehr, Netzlücke Nr. 24 	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input checked="" type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges	
Literatur/Grundlagendokumente:	
<ul style="list-style-type: none">- Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, 2014- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014	
Quantitative Angaben:	
	Seftigenstrasse
GVM Ist 2012:	18'800 DWV
GVM Prognose Trendszenario 2030:	20'500 DWV
Bemerkungen/Hinweise:	
<ul style="list-style-type: none">- Der Kanton übernimmt 35% der Kosten nach Abzug des Bundesanteils sowie 40% der verbleibenden Kosten wenn es sich um eine Massnahme gem. Sachplan Veloverkehr handelt.	

Massnahme: Schliessen von Netzlücken	Köniz, LV-Verbindung Wabern – Kehrsatz Nord	LV-N-5 Priorität A
---	--	-----------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Von Kehrsatz nach Köniz wird als Alternativroute zur Kantonsstrasse eine Veloroute entlang der Bahngleise mit einem durchgehenden Radweg ergänzt.

Die Verbindung ermöglicht eine Führung abseits der stark belasteten Kantonsstrasse und stellt eine direkte Verbindung zum Zentrum von Köniz dar.

Massnahme:

- Erstellung eines durchgehenden Wegs entlang der Bahngleise für den Fuss- und Veloverkehr

Zuständigkeiten

Federführung:
Gemeinden Köniz und Kehrsatz

Beteiligte Stellen:
TBA-DLZ, betroffene TU

Realisierung

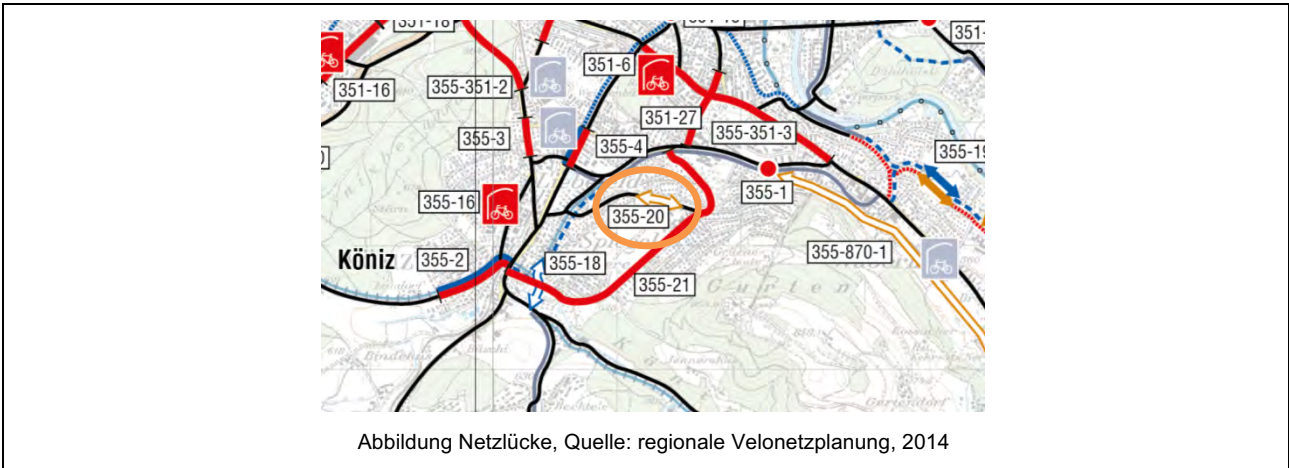
Vorgehen/Meilensteine:

- Vorprojekt: 2016
- Baubeginn: 2019
- Inbetriebnahme: ca. 2022

Sonstiges	
Literatur/Grundlagendokumente:	
<ul style="list-style-type: none">- Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014- Teilrichtplan Veloverkehr, Raumentwicklungsplan der Gemeinde Köniz, Oktober 2013	
Quantitative Angaben:	
GVM Ist 2012:	18'800 DWV
GVM Prognose Trendszenario 2030:	20'500 DWV
Bemerkungen/Hinweise:	
<ul style="list-style-type: none">- Der Kanton übernimmt 35% der Kosten nach Abzug des Bundesanteils sowie 40% der verbleibenden Kosten wenn es sich um eine Massnahme gem. Sachplan Veloverkehr handelt.	

Massnahme: Schliessen von Netzlücken	Köniz, LV-Verbindung Feldrain- und Chasseralstrasse	LV-N-6 Priorität C
---	--	-------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschrieb	
<p>Zielsetzung: Zur Erschliessung des Quartiers wird der Radweg zwischen der Feldrainstrasse und der Chasseralstrasse ergänzt. Die Verbindung stellt eine direkte Verbindung zum Zentrum von Köniz (inkl. Bahnhof) dar.</p>	
<p>Massnahme: - Erstellung eines durchgehenden Radwegs zwischen Feldrain- und Chasseralstrasse</p>	

Zuständigkeiten	
<p>Federführung: Gemeinde Köniz</p>	<p>Beteiligte Stellen: -</p>

Realisierung	
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorprojekt: - Baubeginn: ab 2027 - Inbetriebnahme: 	

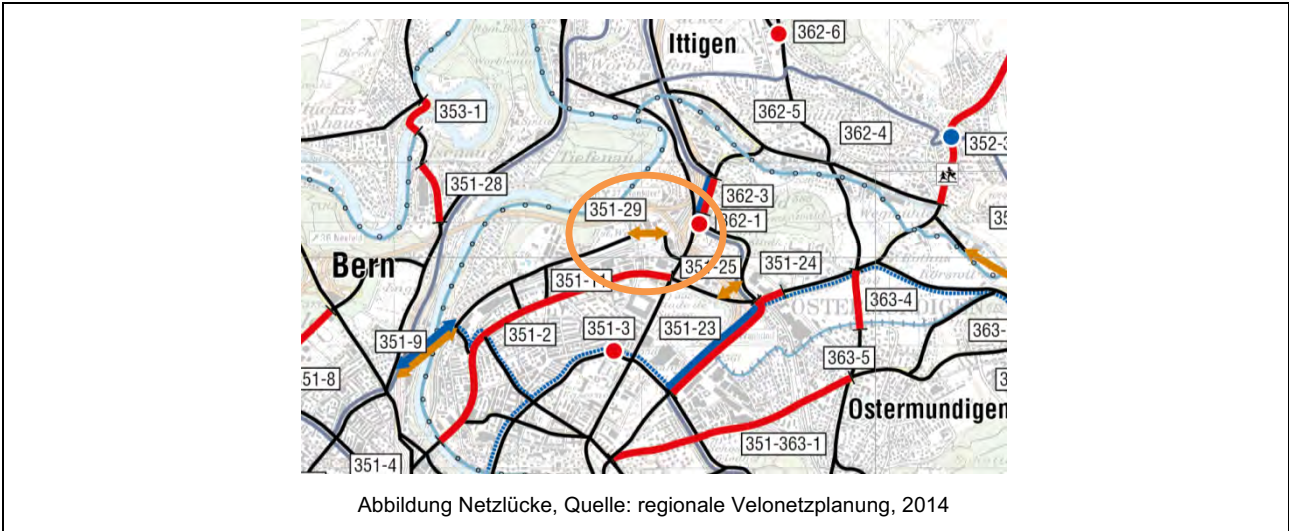
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: noch unbekannt (Priorität C) (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr. Genauigkeit: +/- % Stand:
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input checked="" type="checkbox"/> ab 2027	

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bewirkt durch die Schaffung einer neuen direkteren Fuss- und Veloverbindung eine starke Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr. Die Verbindung ergänzt das bestehende Netz und dient als direkte, durchgehende Verbindung zum Zentrum von Köniz. - WK2: Die Massnahme unterstützt die Siedlungsentwicklung in Köniz, wodurch eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden kann. - WK3: Durch die neue Fuss- und Veloroute abseits des übrigen Verkehrs bewirkt die Massnahme eine bedeutende Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr. - WK4: Diese Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung dank einer Modal Split-Veränderung zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs. 	
Machbarkeit: <ul style="list-style-type: none"> - Die Machbarkeit wurde im Rahmen des Teilrichtplans Veloverkehr der Gemeinde Köniz überprüft. 	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> - Regionale Velonetzplanung, Netzlücke Nr. 355-20 - Netzlücke Nr. 89 des Teilrichtplans Veloverkehr, Raumentwicklungsplan der Gemeinde Köniz 	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input checked="" type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges	
Literatur/Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none"> - Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, 2014 - Teilrichtplan Veloverkehr, Raumentwicklungsplan der Gemeinde Köniz, Oktober 2013 	
Quantitative Angaben: <div style="text-align: right; margin-right: 100px;">Spiegelstrasse</div> GVM Ist 2012: 3'100 DWV GVM Prognose Trendszenario 2030: 4'000 DWV	
Bemerkungen/Hinweise: -	

Massnahme: Schliessen von Netzlücken:	Bern, LV-Brücke Erschliessung Wankdorf	LV-N-7 Priorität B
--	---	-------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund: 351.035
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-LV 1.5, C-Horizont), Nr. im Prüfbericht Bund: nicht erwähnt
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung	
<p>Zielsetzung:</p> <p>Bessere Anbindung für den Fuss- und Veloverkehr von Ittigen und vom Schermenareal an den Bahnhof Wankdorf, ans Nordquartier und an den ESP Wankdorf.</p>	
<p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fuss- und Veloverkehrsverbindung Wankdorf – Ittigen, resp. Wankdorffeldstrasse – Anschluss Stauffacherstrasse/ Papiermühlestrasse mit neuer Bahnüberführung über den Ast Richtung Thun - Fuss- und Veloverbindung von der Stauffacherbrücke direkt zum Bahnhof Wankdorf und zum ESP Wankdorf 	
Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Stadt Bern, Verkehrsplanung</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Stadt Bern Stadtplanungsamt und Tiefbauamt, TBA-DLZ, betroffene TU</p>

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: ca. 2020 - Baubeginn: ca. 2023 - Inbetriebnahme: ca. 2026	
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: 12.4 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund 35% 4.34 Mio. Fr. Anteil Kanton 39.65% 4.92 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 25.35% 3.14 Mio. Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 50% Stand: Oktober 2012

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Die Massnahme bewirkt durch die neue direktere Fuss- und Veloverbindung zwischen Wankdorffeldstrasse und Stauffacherstrasse/Papiermühlestrasse (bzw. Wankdorffeld und Ittigen) eine sehr starke Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr. Die Verbindung ergänzt das bestehende Netz in einem für den LV wichtigen Gebiet und dient als alternative Achse für den Stadtteil Bern-Nord zur Umfahrung des Verkehrsknotens Wankdorfplatz. - WK2: Die Massnahme unterstützt die Siedlungsentwicklung im ESP Wankdorf und in der Kernagglomeration, wodurch eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden kann. - WK3: Durch die neue Fuss- und Veloroute abseits des übrigen Verkehrs bewirkt die Massnahme eine bedeutende Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr. - WK4: Diese Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung dank einer Modal Split-Veränderung zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs.	
Machbarkeit: - Die Machbarkeit wurde im Rahmen des Vertiefungsberichts Mobilität des STEK 2016 überprüft.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: - Verbesserung ÖV-Knotenpunkt Wankdorf (ÖV-Reg-4) - Regionale Velonetzplanung, Netzlücke Nr. 351-29 - Sachplan Veloverkehr, Netzlücke Nr. 35 - STEK 2016 – Vertiefungsbericht Mobilität; Veloverkehr, neue Netzelemente Nr. 3b Erschliessung Wankdorf City - Anbindung an die Velohaupttrouten sicherstellen	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges

Literatur/Grundlagendokumente:

- Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014
- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014
- AP V + S 2007, Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr, Nr. 12a, B-Projekt (351.035)
- Richtplan Fussverkehr, Entwurf für die öffentliche Mitwirkung, Stadt Bern, April 2016 (Massnahme 5.14)
- Veloverkehr Raum Wankdorf, Eingabe zu Handen Richtplan ESP Wankdorf, Stadt Bern, Entwurf August 2016
- STEK 2016 - Vertiefungsbericht Mobilität zum Stadtentwicklungskonzept 2016, Stand Mitwirkung, Stadt Bern, August 2016

Quantitative Angaben:

GVM Ist 2012: 6'400 DWV

GVM Prognose Trendszenario 2030*: 8'400 DWV

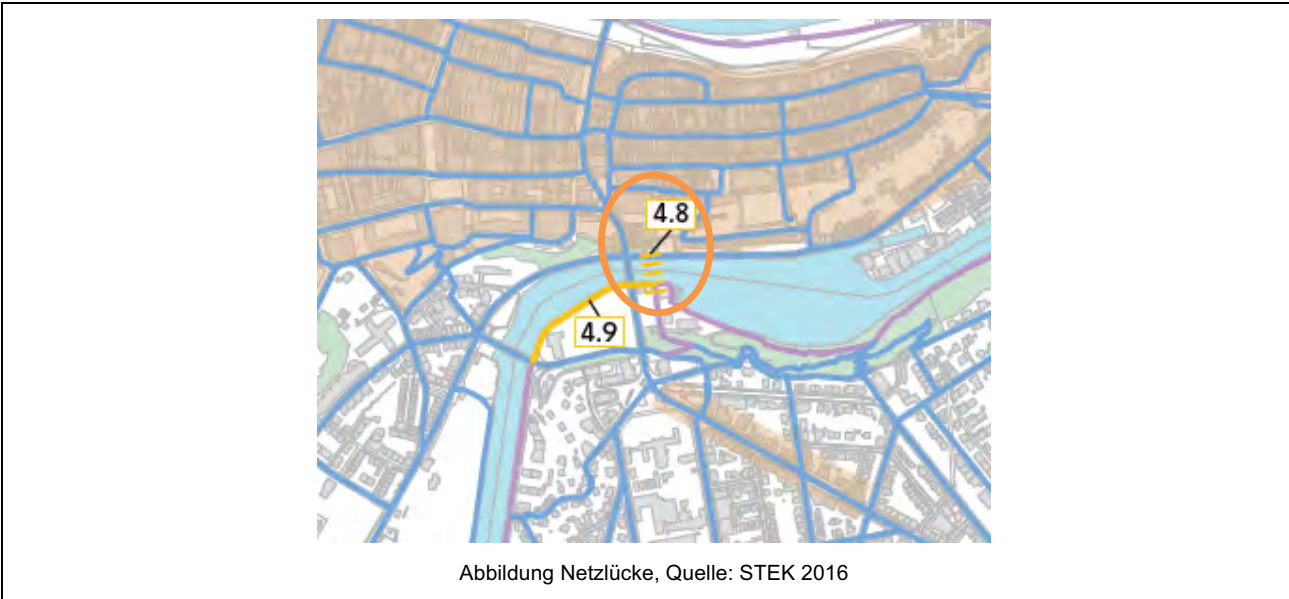
* Das Trendszenario bildet eine Referenzentwicklung ab. Je nach umgesetzten Projekten kann die Entwicklung im Einzelfall davon abweichen. In der Stadt Bern wurde in den letzten Jahren eine MIV-Abnahme registriert und mit geeigneten Massnahmen soll eine MIV-Zunahme verhindert werden. Die Prognosewerte sind daher im Rahmen der weiteren Planung zu verifizieren (vgl. auch Bericht Kapitel 3.2.2).

Bemerkungen/Hinweise:

- Nach Auswertung Wankdorfplatz wurde die Planung fortgesetzt.
- Der Kanton übernimmt 35% der Kosten nach Abzug des Bundesanteils sowie 40% der verbleibenden Kosten wenn es sich um eine Massnahme gem. Sachplan Veloverkehr handelt.
- Die Massnahme LV-N-7 wird nicht im Rahmen des Massnahmenpakets «Schliessen von Netzlücken» 351.035 umgesetzt sondern sie wurde als Einzelmassnahme bereits im 2. Agglomerationsprogramm unter Nr. V-LV 1.5 im C-Horizont eingereicht.

Massnahme: Schliessen von Netzlücken:	Bern, LV-Verbindung Matte – Kirchenfeld	LV-N-8 Priorität C
--	--	-----------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund: 351.035
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-LV 1.6, Horizont C), Nr. im Prüfbericht Bund: nicht erwähnt
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschrieb

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

Massnahme:
- Neue Fussgänger- und Velobrücke über die Aare im Bereich Schwellenmätteli.

Zuständigkeiten

Federführung: Stadt Bern, Verkehrsplanung	Beteiligte Stellen: betroffene TU
--	--------------------------------------

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

- Vorprojekt:
- Baubeginn: ca. 2027
- Inbetriebnahme:

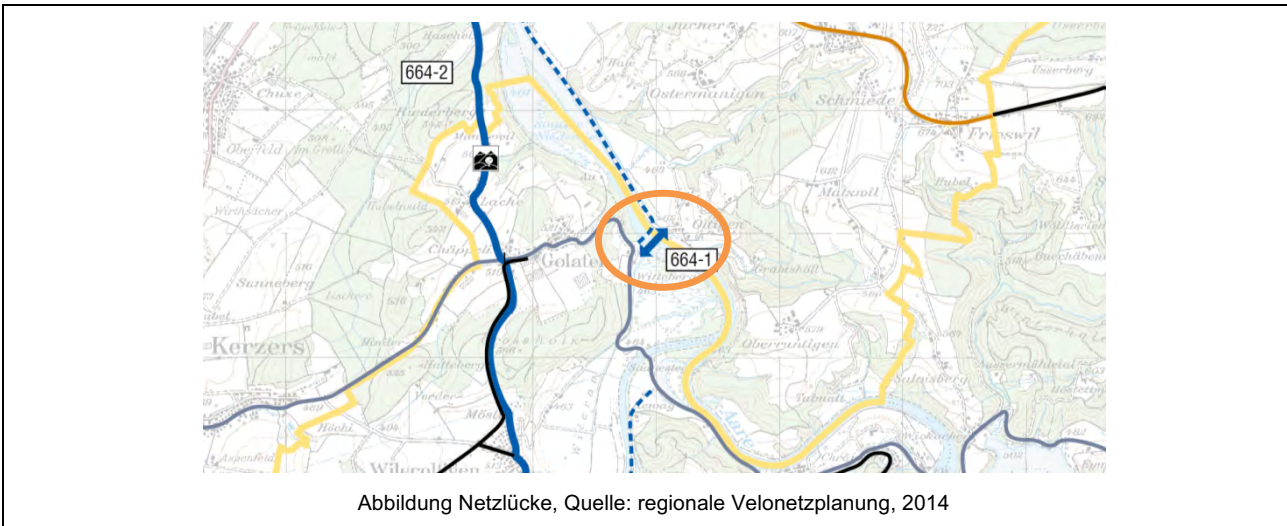
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 2.4 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">35%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">840'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">22.75%</td> <td style="text-align: right;">546'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">42.25%</td> <td style="text-align: right;">1'014'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> <p>Genauigkeit: +/- 50%</p> <p>Stand:</p>	Anteil Bund	35%	840'000 Fr.	Anteil Kanton	22.75%	546'000 Fr.	Anteil Gemeinde	42.25%	1'014'000 Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	840'000 Fr.											
Anteil Kanton	22.75%	546'000 Fr.											
Anteil Gemeinde	42.25%	1'014'000 Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p><input type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ab 2027</p>													

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Durch die neue Verbindung zwischen Matte und Schwellenmätteli bewirkt die Massnahme lokal eine bedeutende Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr. Sie dient als Ergänzung für den LV im Erholungsgebiet. - WK2: Durch die Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. - WK3: Die neue Fuss- und Veloroute abseits des übrigen Verkehrs bewirkt eine leichte Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr. - WK4: Die Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung dank einer Modal Split-Veränderung zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs. 	
<p>Machbarkeit:</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mit Projekt «Hochwasserschutz Quartiere an der Aare» der Stadt Bern abstimmen - Beachtung Ortsbild 	
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 1</p> <p><input type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges		
Literatur/Grundlagendokumente:		
<ul style="list-style-type: none"> - AP V + S 2007, Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr, Nr. 51d (351.035) - Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014 - Richtplan Fussverkehr, Entwurf für die öffentliche Mitwirkung, Stadt Bern, April 2016 (Massnahme 4.8) - Gewässerschutzgesetzgebung (GSchG/GSchV) und Hochwasserschutz 		
Quantitative Angaben:		
	Kirchenfeldbrücke	Dalmazibrücke
GVM Ist 2012:	8'900 DWV	2'800 DWV
GVM Prognose Trendszenario 2030*:	10'000 DWV	3'700 DWV
<p>* Das Trendszenario bildet eine Referenzentwicklung ab. Je nach umgesetzten Projekten kann die Entwicklung im Einzelfall davon abweichen. In der Stadt Bern wurde in den letzten Jahren eine MIV-Abnahme registriert und mit geeigneten Massnahmen soll eine MIV-Zunahme verhindert werden. Die Prognosewerte sind daher im Rahmen der weiteren Planung zu verifizieren (vgl. auch Bericht Kapitel 3.2.2).</p>		
Bemerkungen/Hinweise:		
<ul style="list-style-type: none"> - Langfristige Vision gemäss Aareraumplanung - Die Kosten von 2.4 Mio. Fr. sind nur für den Steg 		

Massnahme: Schliessen von Netzlücken	Golaten Aarequerung Oltigen	LV-N-9 Priorität C
---	--------------------------------	-----------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: laufendes Budget oder Planungskredite von den Gemeinden und/oder Kanton



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:
 Führung der Veloroute näher am Wasser (Routenthema) und Minimierung der Steigungen durch Verlagerung auf den Aareuferweg bei Oltigen mittels Querung der Aare.

Massnahme:
 - Realisierung einer neuen Brücke zur Querung der Aare

Zuständigkeiten

Federführung: Gemeinden Kallnach, Radelfingen und Golaten	Beteiligte Stellen: Schweiz Mobil, TBA-DLZ, RK Biel-Seeland
--	--

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:
 - Vorprojekt:
 - Baubeginn: ab 2027
 - Inbetriebnahme:

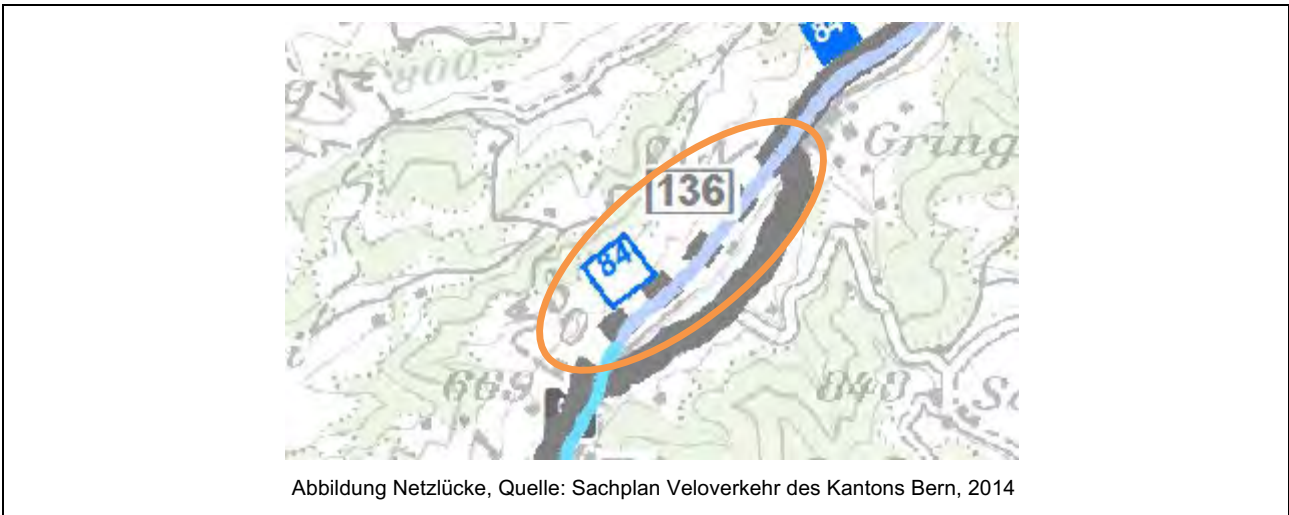
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: noch unbekannt (Priorität C) (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr. Genauigkeit: +/- % Stand:
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input checked="" type="checkbox"/> ab 2027	

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Durch die neue Verbindung bewirkt die Massnahme regional eine bedeutende Verbesserung für den Freizeitveloverkehr. - WK2: Keine Wirkung - WK3: Die neue Fuss- und Veloroute abseits des übrigen Verkehrs bewirkt eine leichte Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr. - WK4: Keine Wirkung	
Machbarkeit:	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: - Regionale Velonetzplanung, Netzlücke Nr. 664-1 - Sachplan Veloverkehr, Routenoptimierung (Freizeitverkehr) Nr. 125 - Allfälliger Zielkonflikt mit Wasserbau/Hochwasserschutzaspekten	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input checked="" type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges	
Literatur / Grundlegendokumente: - Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014 - Gewässerschutzgesetzgebung (GSchG/GSchV) und Hochwasserschutz	
Quantitative Angaben: GVM Ist 2012: - DWV GVM Prognose Trendszenario 2030: - DWV	
Bemerkungen/Hinweise: - Der Kanton übernimmt 35% der Kosten nach Abzug des Bundesanteils sowie 40% der verbleibenden Kosten wenn es sich um eine Massnahme gem. Sachplan Veloverkehr handelt.	

Massnahme: Schliessen von Netzlücken	Walkringen LV-Verbindung Bigenthal	LV-N-10 Priorität A
---	---	-------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: laufendes Budget oder Planungskredite von der Gemeinde und/oder Kanton



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Erstellung einer neuen Verbindung für die Schweiz Mobil-Route 84 entlang der Bahnlinie, um zusätzliche Höhendifferenzen sowie die Querung einer Hauptverkehrsstrasse zu vermeiden.

Massnahme:

- Fuss- und Veloweg entlang der BLS-Linie.

Zuständigkeiten

Federführung:

Gemeinde Walkringen

Beteiligte Stellen:

Schweiz Mobil, TBA-DLZ, betroffene TU

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

- Vorprojekt: bis 2018
- Baubeginn: 2019-2022
- Inbetriebnahme: ca. 2025

Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: 250'000 Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton 40% 100'000 Fr. Anteil Gemeinde 60% 150'000 Fr. Anteil % Fr. Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2012
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	

Beurteilung		
Wirkung (WK 1-4): <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Durch die neue Verbindung bewirkt die Massnahme eine regional bedeutende Verbesserung für den Freizeitveloverkehr. - WK2: Keine Wirkung - WK3: Die neue Fuss- und Veloroute abseits des übrigen Verkehrs bewirkt eine leichte Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr. - WK4: Keine Wirkung 		
Machbarkeit: <ul style="list-style-type: none"> - Die Machbarkeit wurde im Rahmen der Optimierungsvorschläge von Schweiz Mobil überprüft. 		
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> - Regionale Velonetzplanung, Netzlücke Nr. 626-3 - Sachplan Veloverkehr, Routenoptimierung (Freizeitverkehr) Nr. 136 		
<table style="width:100%; border: none;"> <tr> <td style="width:50%; border: none; vertical-align: top;"> Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste </td> <td style="width:50%; border: none; vertical-align: top;"> Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 </td> </tr> </table>	Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	

Sonstiges
Literatur/Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none"> - Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014
Quantitative Angaben: GVM Ist 2012: 5'200 DWV GVM Prognose Trendszenario 2030: 5'900 DWV
Bemerkungen/Hinweise: <ul style="list-style-type: none"> - Kostenschätzung Schweiz Mobil 2012

Massnahme:
Schliessen von Netzlücken

Münsingen, Bahnhof
LV-Verbindungen

LV-N-11
Priorität A

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Abbildung Netzlücken, Quelle: Gemeinde Münsingen 2016

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Die Gemeinde Münsingen plant im Zusammenhang mit dem Umbau des Bahnhofes (3. Gleis bzw. Ausbauten für den 1/4h-Takt) und angrenzenden Neubauprojekten (Bahnhof-West) zwei bestehende Netzlücken im Bereich Fuss- und Veloverkehr zu schliessen. Die bestehende Fussgängerunterführung Nord soll für den fahrenden Veloverkehr geöffnet werden. Am südlichen Perronende beim ehemaligen Güterschuppen soll eine neue Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr erstellt werden. Auf der Ostseite der neuen Unterführung ist beim Güterschuppen eine neue Bike + Ride-Anlage geplant. Mit diesen drei Massnahmen können wesentliche Netzlücken geschlossen und genügend attraktive Abstellmöglichkeiten geschaffen werden, womit eine deutliche Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr erzielt werden kann. Fussgänger und Velofahrende müssen dadurch keine Umwege mehr in Kauf nehmen und haben entflechtet vom MIV direkte und attraktive Wege ins Zentrum und zum Bahnhofplatz. Auch die Radwanderroute Veloland Schweiz sowie die regionale Route profitieren von der Schliessung der Netzlücken. Mit der neuen Velostation Güterschuppen können auch auf der Ostseite des Bahnhofs an zentraler Lage Veloabstellplätze angeboten werden.

Auch das Angebot an Veloabstellplätzen ist im Bereich des Bahnhofs trotz stetiger Erweiterung heute noch mangelhaft. Seit 2012 ist der Ortsteil West stark gewachsen. Weitere Neubauten sind in Planung. Die Nachfrage nach weiteren Veloabstellplätzen steigt weiter an. Mit hochwertigen Veloparkierungen am Bahnhof Münsingen wird die kombinierte Mobilität gefördert. Insgesamt besteht am Bahnhof Münsingen die Nachfrage nach rund 1'000 Abstellplätzen für Velos.

Die beiden Unterführungen sowie der Standort der neuen Bike + Ride-Anlage Güterschuppen sind im Richtplan Verkehr 2009 sowie im GBR Art. 18 (ZPP B) der Gemeinde Münsingen behördenverbindlich verankert. Das Mitwirkungsverfahren zum neuen Richtplan Bahnhof West vom März 2016 zeigte eine sehr grosse Zustimmung zu den geplanten Massnahmen und zur Schliessung der Netzlücken.

Massnahmen:

- SBB-Fussgängerunterführung Nord:
Die bestehende Fussgängerunterführung Nord ist heute nur für den Fussverkehr geöffnet. Die Unterführung ist zu schmal, Fussgänger und Velofahrende können nicht konfliktfrei kreuzen. Die Unterführung soll verbreitert und für den fahrenden Veloverkehr geöffnet werden. Damit wird eine wichtige Netzlücke geschlossen.
- Neue SBB-Unterführung Süd:
Die neue Unterführung Süd soll die Netzlücke zwischen der Belpbergstrasse, des ostseitigen Bahnhofquartiers und der westseitigen Industriestrasse schliessen. Mit dieser neuen Verbindung entsteht eine direkte und sichere Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Ortsteil West und dem Zentrum von Münsingen. Mit direkten Perronaufgängen wird zudem der Bahnhof Münsingen besser erschlossen bzw. entflechtet. Die neue SBB Unterführung Süd ist auch direkt mit der neuen Velostation beim Güterschuppen und dem Bushof auf dem Bahnhofplatz verbunden.
- B + R-Station Güterschuppen:
Auf der Ostseite des Bahnhofs Münsingen, im Bereich des Güterschuppens, soll eine öffentliche Velostation mit ca. 150 Abstellplätzen erstellt werden.

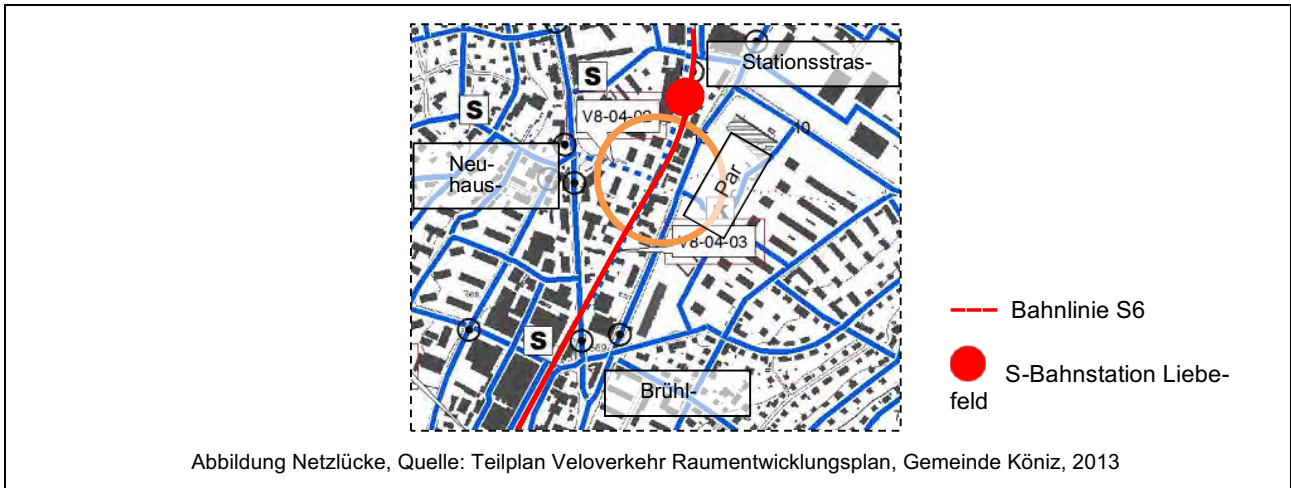
Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde Münsingen	Beteiligte Stellen: betroffene TU, RKBM, AÖV, TBA-OIK II, KDP

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: <ul style="list-style-type: none"> - Ortsplanungsrevision 2010 und Richtplan Verkehr 2009 - Mitwirkungsverfahren «Richtplan Bahnhof West», März/April 2016 - Projektstudie Bahnquerungen Juni 2016 - Koordination mit den Planungen der Investoren und der SBB (Umbau Bahnhof Münsingen für 3. Gleis bzw. Ausbauten für 1/4h-Takt), ab 2016 - Koordination mit Strassenbauprojekt Bahnhof West inkl. unterirdische Velostation (Massnahme KM-B-2-b), August 2016 - Bauprojekt ab 2017 - Baubeginn, frühestens ab Mitte 2019 - Inbetriebnahme, ab ca. 2020 	
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: Fr. 3'750'000 (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund 35% 1'312'500 Fr. Anteil Kanton 22.75% 853'125 Fr. Anteil Gemeinde 42.25% 1'584'375 Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 25% Stand: 30. Juni 2016

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bewirkt durch die neue direktere Verbindung zwischen dem Ortsteil West von Münsingen und dem Ortszentrum eine starke Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr, auch in Kombination mit der S-Bahn und RE. Die Umsteigebeziehung Langsamverkehr/Bahn wird attraktiver. Dank Verlagerung MIV – ÖV/LV wird der Modal-Split zugunsten ÖV und Velo verbessert. - WK2: Die Massnahme unterstützt die Siedlungsentwicklung in Münsingen, wodurch eine bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden kann. Die bahnhofnahen Standorte für Wohnen und Arbeiten werden attraktiver und optimal in das übergeordnete Verkehrsnetz eingebunden. Dank dieser sinnvollen Verkettung gilt für Siedlungsschwerpunkte eine bessere Erreichbarkeit. - WK3: Durch die neuen Fuss- und Velorouten abseits des motorisierten Verkehrs bewirkt die Massnahme eine bedeutende Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr. Zudem kann eine Verringerung der Unfallhäufigkeit bzw. Unfallschwere dank Verlagerung MIV – ÖV/LV erreicht werden. - WK4: Der Modalsplit wird zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie des ÖV verbessert und die Lärm- und Luftbelastung werden dadurch reduziert (Substitution von Autofahrten). Der Flaschenverbrauch wird reduziert durch die unterirdische und kompakte Anordnung der Veloabstellplätze. 	
<p>Machbarkeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Machbarkeit wurde in der Projektstudie aufgezeigt. 	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - B + R-Anlagen (KM-B-1) - Realisierung 3. Gleis Gümligen-Münsingen und Einführung ¼ h-Takt S-Bahn (ÖV-FV-3) - SBB Umbau Bahnhof Münsingen - Realisierung Überbauung «Bahnhof West» - Entwicklungsgebiet Bahnhof West, Abschnitt B3 und B4 - Münsingen, Entlastungsstrasse Nord (MIV-E-4) 	
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>
Sonstiges	
<p>Literatur/Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Richtplan Verkehr Gemeinde Münsingen, 2009 - Strategie Velostationen, Analyse und Empfehlungen, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Januar 2012 - Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, 2014 - Richtplan «Bahnhof West», 2016 - Mitwirkungsbericht UeO und Richtplan Zentrum «Bahnhof West», 2016 - Projektstudie Bahnquerungen, Juni 2016 	
<p>Quantitative Angaben:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aktuell (2016) sind täglich ca. 500 Velos auf der Westseite und ca. 230 Velos auf der Ostseite des Bahnhofes Münsingen abgestellt. - Im Ortsteil West wurden 2010 – 2016 rund 350 neue Wohnungen gebaut, weitere 400 Wohnungen sind in Planung 	
<p>Bemerkungen/Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Realisierungszeitpunkt ist abhängig vom Projekt Bahnhof West und vom Ausbau des Bahnhofes Münsingen (vgl. «Projektstudie Bahnquerungen», Juni 2016). 	

Massnahme: Schliessen von Netzlücken	Köniz LV-Verbindung Neuhausplatz–Liebefeldpark	LV-N-12 Priorität B
---	---	------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund: 351.025
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung	
<p>Zielsetzung:</p> <p>Die Bahnlinie der S6 zerschneidet das Quartier Liebefeld empfindlich. Besonders markant zeigt es sich zwischen der Stationsstrasse und dem Brühlplatz. Die mangelnde Durchlässigkeit ist störend und zwingt zu grossen Umwegen. Die Zugänglichkeit aus dem Quartier Gartenstadt und dem Neuhausplatz zum Liebefeldpark ist erschwert, auch umgekehrt aus dem Quartier Feldegg (Wabersackerstrasse) zum Quartierzentrum am Neuhausplatz.</p>	
<p>Massnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schaffung einer sicheren, stadträumlich attraktiven Langsamverkehrsverbindung zwischen Neuhausplatz und Schwarzenburgstrasse/Liebefeldpark - Realisieren einer attraktiven und übersichtlichen Bahnunterführung für den Fuss- und den Veloverkehr mit Zugängen zu den Perrons der S-Bahnstation Liebefeld - Vernetzung mit dem bestehenden Netz des Fuss- und Veloverkehrs 	

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Gemeinde Köniz</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>TBA-OIK II, betroffene TU</p>

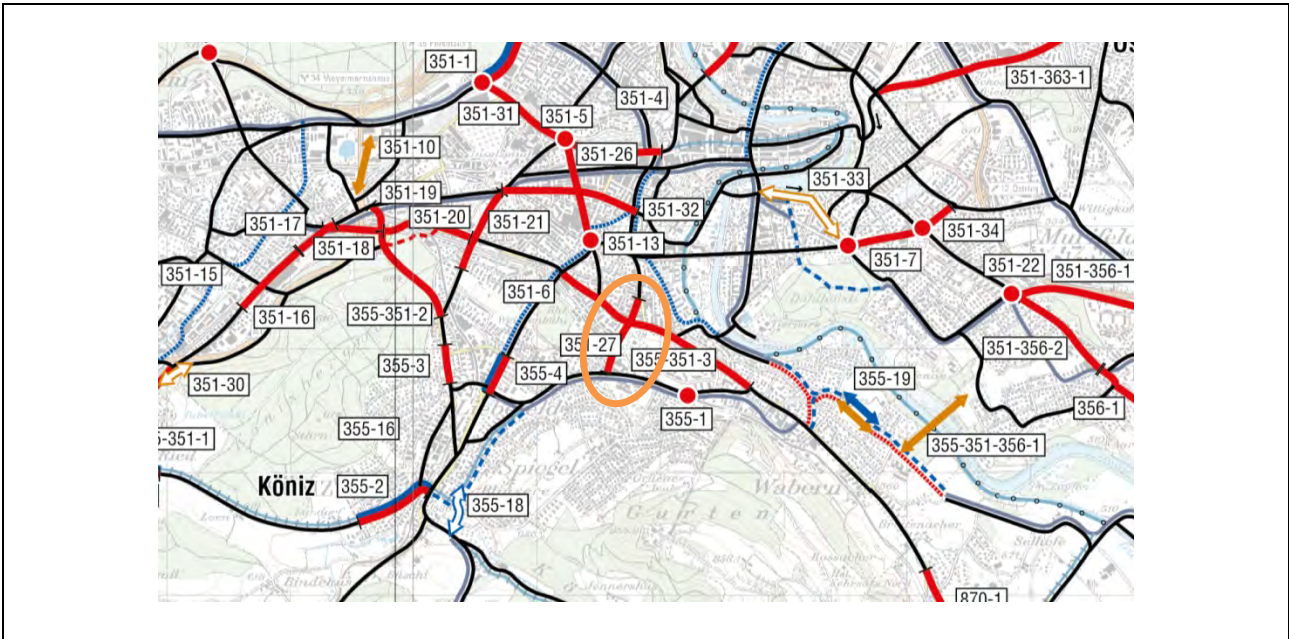
Realisierung													
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorprojekt: Im Rahmen der Arealentwicklung Station Liebefeld, 2018 (gemeinsames Projekt der BLS und der Gemeinde Köniz) - Baubeginn: ab 2025, zusammen mit dem Doppelspurausbau der S6, Liebefeld - Köniz - Inbetriebnahme: Zusammen mit Inbetriebnahme Doppelspurausbau S6, Liebefeld - Köniz 													
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 1'750'000 Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">35%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">612'500 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">22.75%</td> <td style="text-align: right;">398'100 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">42.25%</td> <td style="text-align: right;">739'400 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> <p>Genauigkeit: +/- 25%</p> <p>Stand: 2013</p>	Anteil Bund	35%	612'500 Fr.	Anteil Kanton	22.75%	398'100 Fr.	Anteil Gemeinde	42.25%	739'400 Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	612'500 Fr.											
Anteil Kanton	22.75%	398'100 Fr.											
Anteil Gemeinde	42.25%	739'400 Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p><input type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>													

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Mit der Schaffung einer direkteren Verbindung zwischen dem Quartier Gartenstadt (Neuhausplatz) und dem Liebefeldpark sowie dem Quartier Feldegg (Wabersackerstrasse) wird eine starke Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr erreicht. Die neue Verbindung durchbricht die starke Trennwirkung der Bahnlinie S6 im Ortsteil Liebefeld. - WK2: Die Massnahme verbessert die Durchlässigkeit für den Langsamverkehr im Ortsteil Liebefeld und unterstützt damit die Siedlungsentwicklung nach innen. - WK3: Durch die neue Fuss- und Veloroute abseits der verkehrsorientierten Strassen bewirkt die Massnahme eine bedeutende Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr. - WK4: Diese Massnahme bewirkt eine Verbesserung zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs, weil die Wege innerhalb des Ortsteiles Liebefeld für den Langsamverkehr markant verkürzt und damit attraktiver werden. 	
<p>Machbarkeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - In der Machbarkeitsstudie 2013 nachgewiesen. 	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Doppelspurausbau S6 zwischen Liebefeld und Köniz (ÖV-Reg-8c) - Arealentwicklung Station Liebefeld (gemeinsames Projekt der BLS und der Gemeinde Köniz) 	
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 1</p> <p><input type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges	
Literatur/Grundlagendokumente:	
<ul style="list-style-type: none"> - Verbindung Neuhausplatz – Schwarzenburgstrasse für den Veloverkehr, Projektbeschrieb, VEAK Köniz, 25.04.07 - Köniz, Machbarkeitsstudie Bahnunterführungen Areal Station Liebefeld, Ing.-Büro SMT AG, Bern, 17.12.13 - Richtplan Raumentwicklung Gemeinde Köniz, Oktober 2013, Massnahme Nr. V8-04-02 	
Quantitative Angaben:	
<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsbelastung Verkehrsmonitoring Gemeinde Köniz - Verkehrsbelastung Verkehrsmonitoring Gemeinde Köniz - Einsteigende Zählungen BLS (Mittel MO – FR) 	<ul style="list-style-type: none"> Schwarzenburgstrasse: 7'400 DTV (2015) Könizstrasse 14'900 DTV (2015) S-Bahnstation Liebefeld 770 Einsteigende/Tag (2015)
Bemerkungen/Hinweise:	
<ul style="list-style-type: none"> - Das Projekt war im AP 1. Generation eine mögliche Teilmassnahme im Massnahmenpaket «Schliessen von Netzlücken» (LV 351.025, 12d). Infolge Verzögerung des Doppelspurausbaus der BLS auf der Linie der S6 zwischen Liebefeld und Köniz verzögert sich nun auch der Realisierungshorizont dieser Bahnunterführung. Folglich wurden im Massnahmenpaket AP 1, LV 351.025 dringlichere Projekte vorgezogen. 	

Massnahme: Erhöhung Verkehrssicherheit:	Bern – Köniz, Morillonstrasse und Bahnübergang BLS	LV-S-1 Priorität B
--	--	------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund: 351.025
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-LV 2.2), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.077
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



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

Zuständigkeiten	
Federführung: Stadt Bern, Verkehrsplanung	Beteiligte Stellen: Gemeinde Köniz, RKBM, betroffene TU

Realisierung													
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorprojekt: ca. 2019 (in Abhängigkeit BLS-Ausbau evtl. später) - Baubeginn: ca. 2025 - Inbetriebnahme: ca. 2028 													
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 12.5 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">35%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">4.38 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">22.75%</td> <td style="text-align: right;">2.84 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">42.25%</td> <td style="text-align: right;">5.28 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> <p>Genauigkeit: +/- 50%</p> <p>Stand: 2012</p>	Anteil Bund	35%	4.38 Mio. Fr.	Anteil Kanton	22.75%	2.84 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	42.25%	5.28 Mio. Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	4.38 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	22.75%	2.84 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinde	42.25%	5.28 Mio. Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p><input type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>													

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bewirkt eine starke Verbesserung für den Veloverkehr und öffentlichen Verkehr. Dank Radstreifen wird die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr erhöht, Behinderungen der Buslinie 19 wegen langsamen Velos oder Barrierenschliessungen können eliminiert und die Erreichbarkeit von Bern und Köniz verbessert werden. - WK2: Durch die Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen in der Kernagglomeration erreicht werden. - WK3: Die objektive Verkehrssicherheit kann erhöht werden, subjektiv nimmt das Sicherheitsempfinden unter Umständen leicht ab. - WK4: Die Massnahme bewirkt eine leichte Reduktion der Emission, lokal aber einen negativen Eingriff ins Ortsbild 	
<p>Machbarkeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Machbarkeit ist grundsätzlich gegeben. 	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Doppelspurausbau BLS (RGSK I, V-ÖV 2.2.1) - Köniz, Wabern, Kirchstrasse (RGSK I, V-MIV 5.2b) - Bern, Velohaupttrouten, Velokorridore und Netz (LV-W-1-k) - Regionale Velonetzplanung, Schwachstelle Nr. 351-27 	
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 1</p> <p><input type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges

Literatur/Grundlagendokumente:

- AP V + S 2007, Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr, Nr. 21f und 62e
- Regionale Velonetzplanung, Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014
- Richtplan Fussverkehr, Entwurf für die öffentliche Mitwirkung, April 2016, Stadt Bern (Massnahme 3.14)

Quantitative Angaben:

Belastung bestehendes Strassennetz:

GVM Ist 2012: 6'200 DWV

GVM Prognose Trendszenario 2030*: 7'600 DWV

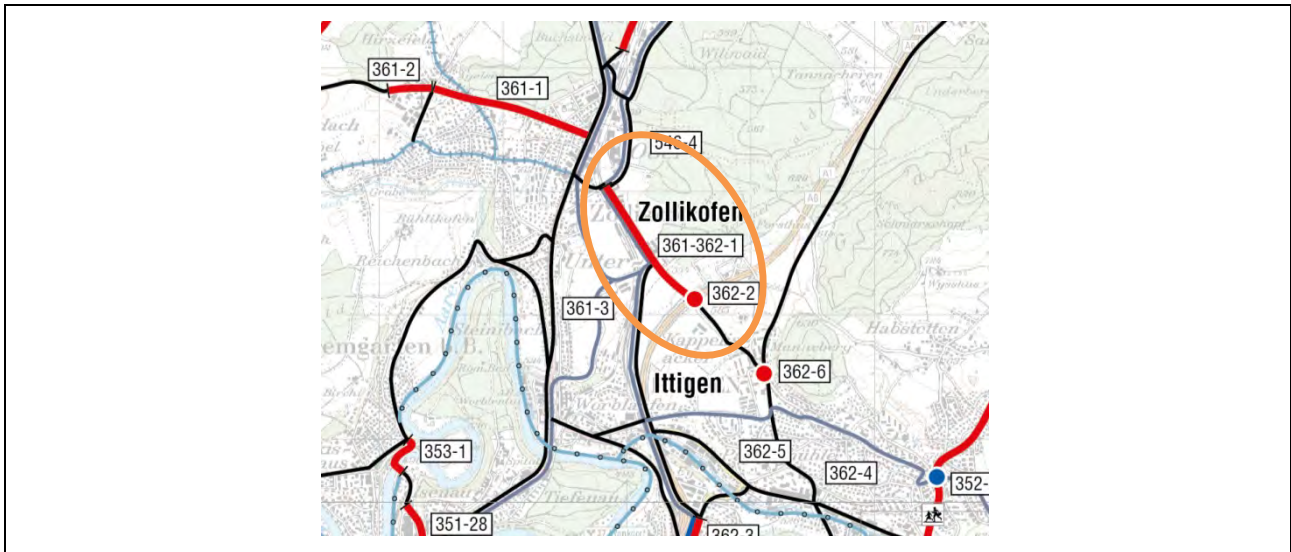
* Das Trendszenario bildet eine Referenzentwicklung ab. Je nach umgesetzten Projekten kann die Entwicklung im Einzelfall davon abweichen. In der Stadt Bern wurde in den letzten Jahren eine MIV-Abnahme registriert und mit geeigneten Massnahmen soll eine MIV-Zunahme verhindert werden. Die Prognosewerte sind daher im Rahmen der weiteren Planung zu verifizieren (vgl. auch Bericht Kapitel 3.2.2).

Bemerkungen/Hinweise:

-

Massnahme: Erhöhung Verkehrssicherheit:	Ittigen – Zollikofen Länggasse	LV-S-4 Priorität A
--	---	------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund: nicht erwähnt (Priorität C)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-LV 2.6, Priorität C), Nr. im Prüfbericht Bund: nicht erwähnt
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:
 Mit der Verbesserung kritischer Abschnitte im Fuss- und Veloverkehrsnetz wird die Attraktivität und Sicherheit für den Alltags- und den Freizeitverkehr erhöht. Die verbesserten Verbindungen tragen zu einer Umlagerung des motorisierten Verkehrs bei und führen zu einem höheren Anteil des LV am Modal-Split.

Massnahmen:

- Qualitative Aufwertung des bestehenden Gehweges mit zugelassenem Veloverkehr sowie Schaffung Radstreifen im T50-Bereich. Tangentiale Verbindung mit zunehmender Bedeutung und Verkehrsbelastung. Verbindung von zwei ESP.

Zuständigkeiten

Federführung: Gemeinden Ittigen und Zollikofen	Beteiligte Stellen: RKBM
--	------------------------------------

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

- Vorprojekt:	2019
- Baubeginn:	2022
- Inbetriebnahme:	ca. 2025

Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: 2.0 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund 35% 0.7 Mio. Fr. Anteil Kanton 22.75% 0.45 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 42.25% 0.85 Mio. Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2012

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bewirkt eine bedeutende Verbesserung für die Velofahrenden, insbesondere im Bereich der Verkehrssicherheit und der Erreichbarkeit. Zusätzlich erfolgt eine Aufwertung der Verbindung von zwei ESP. - WK2: Die Massnahme ist für die Siedlungsentwicklung nicht bedeutsam. - WK3: Durch die Massnahme wird die Sicherheit der Velofahrenden wesentlich erhöht. - WK4: Die Massnahme bewirkt eine bedeutende Verbesserung zugunsten des Langsamverkehrs und der Umweltbelastung. 	
Machbarkeit: <ul style="list-style-type: none"> - Die Machbarkeit ist grundsätzlich gegeben 	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> - Zollikofen, Konsolidierte Studie Autobahnzubringer (MIV-W-1) - Regionale Velonetzplanung, Schwachstellen Nr. 361-362-1 und 362-2 	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

Sonstiges
Literatur/Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none"> - Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014 - AP V + S 2007, Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr, Nr. 62c
Quantitative Angaben: Belastung bestehendes Strassennetz: GVM Ist 2012: 6'800 DWV GVM Prognose Trendszenario 2030: 8'900 DWV
Bemerkungen/Hinweise: -

Massnahme:
Erhöhung Verkehrssicherheit:

Gümmenen – Laupen
Velo- und Fussgängersicherheit

LV-S-5
Priorität A

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund: nicht bekannt
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-LV 2.11, Priorität C), Nr. im Prüfbericht Bund: nicht erwähnt
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung	
Zielsetzung: Die Kantonsstrasse zwischen Gümmenen und Laupen weist gemäss Standards Defizite für Velofahrende und Zufussgehende auf. Mit der Umsetzung der Massnahme werden die Defizite behoben und dadurch die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr verbessert, die Attraktivität für den Langsamverkehr erhöht, eine Verbesserung des Modal-Splits und der Multimodalität ermöglicht.	
Massnahmen: - Kombiniertes Rad- und Fussweg abseits der Kantonsstrasse im Ausserortsbereich zwischen Gümmenen und Laupen mit Schwerpunkt auf die Schulwegsicherung	

Zuständigkeiten	
Federführung: TBA-OIK II	Beteiligte Stellen: Gemeinden Ferenbalm und Laupen, RKBM

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: 2016 - Baubeginn: 2019-2022 - Inbetriebnahme: ca. 2025	
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: 1.8 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund 35% 630'000 Fr. Anteil Kanton 65% 1'170'000 Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr. Genauigkeit: +/- 30% Stand: 2013
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	

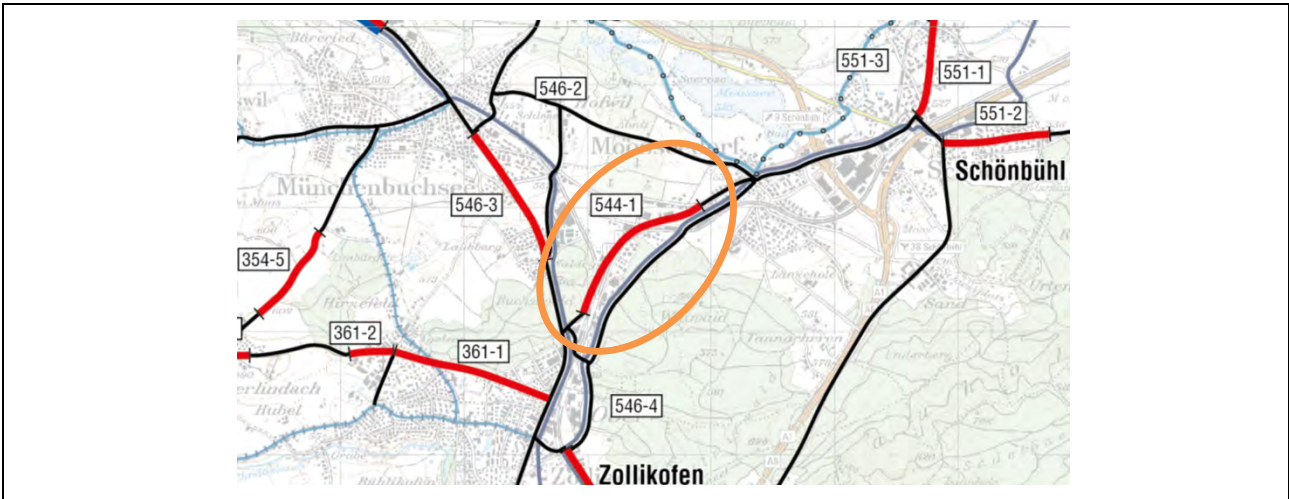
Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Die Massnahme bewirkt eine deutliche Verbesserung des regionalen Veloverkehrssystems. - WK2: Keine Wirkung - WK3: Der Ausbau der Strasse zugunsten des Veloverkehrs erhöht die Verkehrssicherheit generell, insbesondere die mit dem Velo zurückgelegten Schulwege. - WK4: Durch eine Umlagerung des motorisierten Verkehrs kann die Verkehrsbelastung und damit die Lärm- und Luftbelastung gesenkt werden.	
Machbarkeit: - Mit Planungsstudie nachgewiesen	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Regionale Velonetzplanung, Schwachstelle Nr. 662-667-1 - Sachplan Veloverkehr, Netzlücken Nr. 36 und 124 (Umlagerung Freizeitroute)	

Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2
---	--

Sonstiges
Literatur / Grundlegendokumente: - Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014 - Planungsstudie, Radweg Laupen – Gümmenen, Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis II, November 2013
Quantitative Angaben: Belastung bestehendes Strassennetz: GVM Ist 2012: 6'200 DWV GVM Prognose Trendszenario 2030: 8'300 DWV
Bemerkungen / Hinweise: -

Massnahme: Erhöhung Verkehrssicherheit:	Moosseedorf - Zollikofen Bernstrasse - Zürichstrasse	LV-S-6 Priorität A
--	---	------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Die Kantonsstrasse zwischen Moosseedorf und Zollikofen (Bern- und Zürichstrasse) weist gemäss Standards Defizite für Velofahrende und Zufussgehende auf. Mit der Umsetzung der Massnahme werden die Defizite behoben und dadurch die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr verbessert, die Attraktivität für den Langsamverkehr erhöht, eine Verbesserung des Modal-Splits und der Multimodalität ermöglicht.

Massnahmen:

- Ausbau der Strasse zur Erstellung von beidseitigen Radstreifen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr längs

Zuständigkeiten

Federführung:

TBA-OIK III

Beteiligte Stellen:

Gemeinden Schönbühl, Moosseedorf und Münchenbuchsee, RKBM, betroffene TU

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

- Vorprojekt: bis 2018
- Baubeginn: ca. 2020
- Inbetriebnahme: ca. 2023

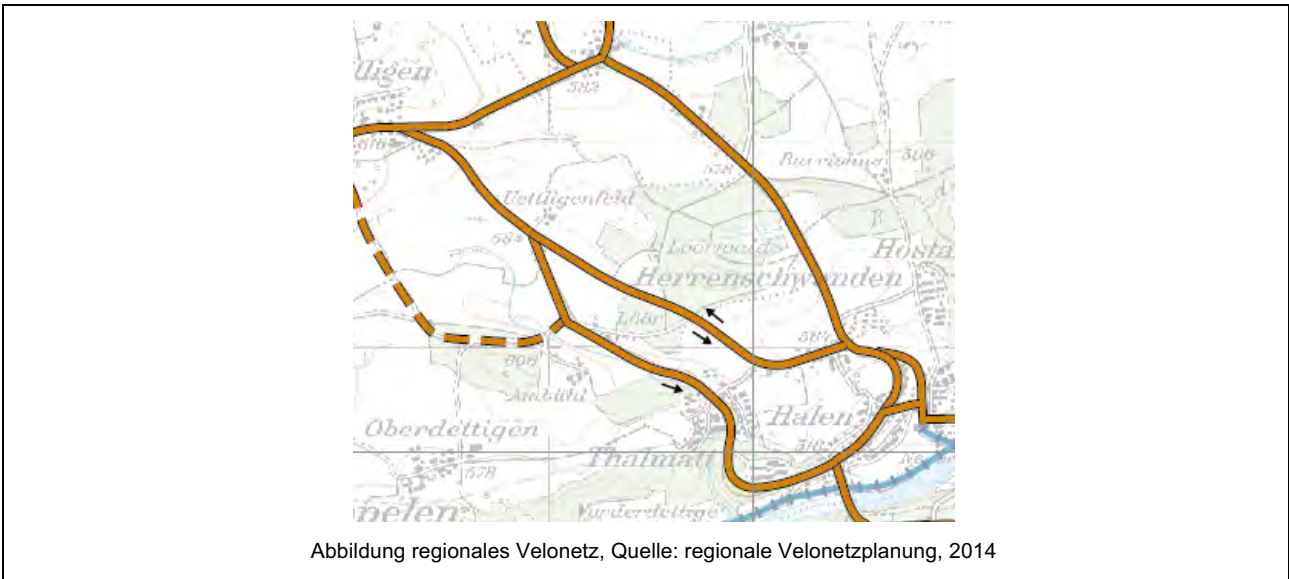
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: 2.5 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund 35% 875'000 Fr. Anteil Kanton 65% 1.625 Mio. Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr. Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2015
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bewirkt eine deutliche Verbesserung des regionalen Veloverkehrssystems. - WK2: Durch die Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. - WK3: Der Ausbau der Strasse zugunsten des Veloverkehrs erhöht die Verkehrssicherheit generell, insbesondere die mit dem Velo zurückgelegten Schulwege. - WK4: Durch eine Umlagerung des motorisierten Verkehrs kann die Verkehrsbelastung und damit die Lärm- und Luftbelastung gesenkt werden. 	
Machbarkeit: <ul style="list-style-type: none"> - Die Machbarkeit ist gegeben, sobald der heutige Engpass bei der Bahnunterführung verbreitert wird, was mit dem RBS-Doppelspurausbau erfolgen wird. 	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> - Abstimmung mit RBS-Doppelspurausbau, Plangenehmigungsverfahren beim BAV - Regionale Velonetzplanung, Schwachstelle Nr. 544-1 - Moosseedorf, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt (MIV-O-11) - Sachplan Veloverkehr, Korridor 08, Netzlücke Nr. 37 	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

Sonstiges	
Literatur/Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none"> - Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014 	
Quantitative Angaben: Belastung bestehendes Strassennetz: GVM Ist 2012: 10'800 – 15'500 DWV GVM Prognose Trendszenario 2030: 13'100 – 18'200 DWV	
Bemerkungen/Hinweise: -	

Massnahme: Erhöhung Verkehrssicherheit:	Herrenschwanden – Uettligen Sicherheit des Veloverkehrs	LV-S-7 Priorität B
--	--	------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-LV 2.5, Priorität C), Nr. im Prüfbericht Bund: nicht erwähnt
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Auf dem zusammenhängenden Abschnitt Uettligenfeldstrasse (Gemeinde Wohlen) – Uettligenstrasse – Bernstrasse (Gemeinde Kirchlindach) bestehen insbesondere auf dem Abschnitt Halenbrücke – Thalmatt Defizite für Velofahrende längs. Auf der Bernstrasse in Herrenschwanden innerorts bestehen zudem Defizite für Zufussgehende und Velofahrende quer. Mit der Umsetzung des Projektes werden abschnittsweise die Defizite behoben. Dadurch werden die Sicherheit für Velofahrende und Zufussgehende verbessert (Schulwegsicherung), die Trennwirkung der Strasse verringert und eine Verbesserung im Modal-Split und der Multimodalität ermöglicht.

Massnahme:

- Die Velorouten mit kantonaler Netzfunktion im Korridor 07 gemäss Sachplan Veloverkehr werden in den Bereichen Schürmatt (Uettligenfeld) und Herrenschwanden auf Gemeindestrassen geführt und diese Strassen werden mit Hartbelag verbessert. Auch wird der Linksabbieger im Uettligenfeld verbessert. Die Kantonsstrasse vorab im Gebiet Thalmatt wird entsprechend vom bergwärtigen Veloverkehr entlastet. Die Schwachstellen im Korridorgebiet werden mit Schwerpunkt auf die Schulwegsicherung saniert, wobei der untere Teil der Bernstrasse zwischen Halenbrücke und Herrenschwanden bereits umgesetzt ist.
- Bernstrasse oberer Abschnitt: Pfortner am Siedlungsrand, Fahrbahnhaltestelle mit geschütztem Fussgängerstreifen, Fahrbahnverbreiterung für einseitigen Radstreifen bergwärts im Ausserortsbereich.

Zuständigkeiten

Federführung:
TBA-OIK II

Beteiligte Stellen:
Gemeinden Wohlen und Kirchlindach, RKBM, betroffene TU

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Korridorstudie: 2018 - Vorprojekt: 2019 - Baubeginn: 2023 - Inbetriebnahme: ca. 2026	
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: 2.8 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund 35% 980'000 Fr. Anteil Kanton 65% 1.82 Mio. Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr. Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2012
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Die Massnahme bewirkt eine deutliche Verbesserung des regionalen Veloverkehrsystems. - WK2: Durch die Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. - WK3: Der Ausbau der Strasse zugunsten des Veloverkehrs erhöht die Verkehrssicherheit generell, insbesondere die mit dem Velo zurückgelegten Schulwege. - WK4: Durch eine Umlagerung des motorisierten Verkehrs kann die Verkehrsbelastung und damit die Lärm- und Luftbelastung gesenkt werden.	
Machbarkeit: - Im Rahmen der regionalen Velonetzplanung überprüft.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: - Regionale Velonetzplanung, Schwachstelle Nr. 354-3 - Sachplan Veloverkehr, Korridor 07	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

Sonstiges		
Literatur/Grundlagendokumente:		
<ul style="list-style-type: none"> - Beurteilung Standards Kantonsstrassen in Herrenschwanden, Planungsstudie, Tiefbauamt des Kantons Bern OIK II, August 2012 - Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014 - AP V + S 2007, Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr AP V + S 2007, 351.041, Nr. 65, B-Projekt 		
Quantitative Angaben:		
	Uettligenstrasse	Bernstrasse
GVM Ist 2012:	3'300 DWV	8'400 DWV
GVM Prognose Trendszenario 2030:	4'000 DWV	9'900 DWV
Bemerkungen/Hinweise:		
<ul style="list-style-type: none"> - Massnahmen zur Steigerung der Sicherheit für den Veloverkehr ab Halenbrücke auf der Uettligenstrasse sowie ab Halenbrücke auf der Bernstrasse sind zu priorisieren und vor Massnahmen an der Verbindung Herrenschwandenstrasse-Schürmatt (Uettligenfeld) zu realisieren. 		

Zuständigkeiten	
Federführung: TBA-OIK II	Beteiligte Stellen: Gemeinden Rubigen und Worb, RKBM

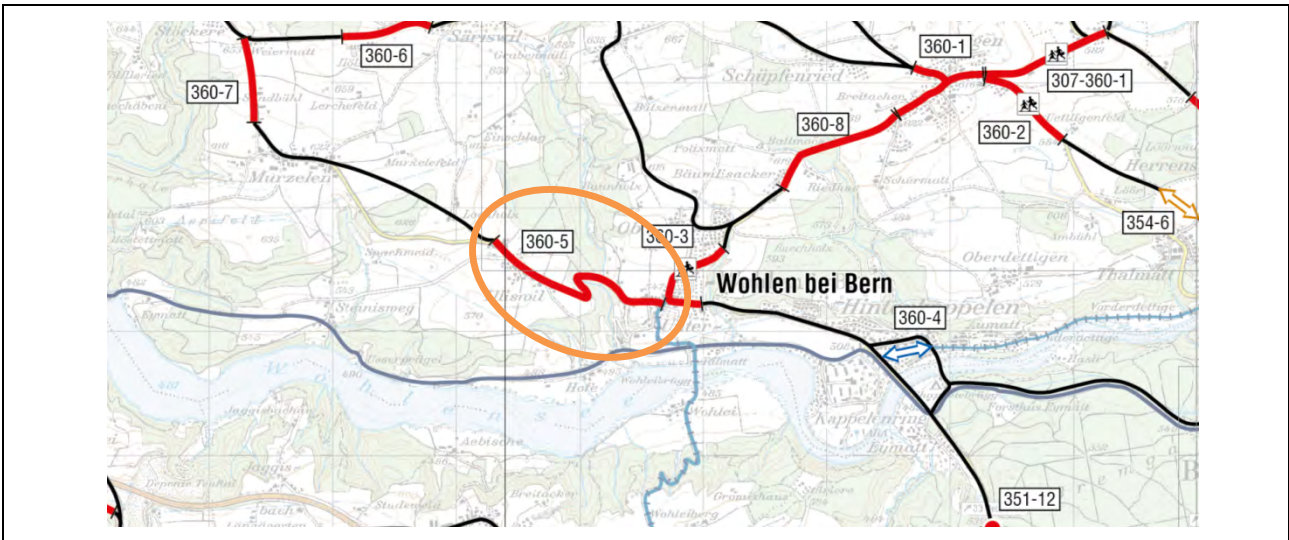
Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Massnahmenkonzept liegt vor.	
<ul style="list-style-type: none"> - Vorprojekt: 2021 - Baubeginn: 2024 - Inbetriebnahme: ca. 2027 	
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: 2.0 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund 35% 0.7 Mio. Fr. Anteil Kanton 65% 1.3 Mio. Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr. Genauigkeit: +/- 50% Stand: Januar 2016
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bewirkt eine deutliche Verbesserung des regionalen Veloverkehrssystems. - WK2: Durch die Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. - WK3: Der Ausbau der Strasse zugunsten des Veloverkehrs erhöht die Verkehrssicherheit generell, insbesondere die mit dem Velo zurückgelegten Schulwege. - WK4: Durch eine Umlagerung des motorisierten Verkehrs kann die Verkehrsbelastung und damit die Lärm- und Luftbelastung gesenkt werden. 	
Machbarkeit: <ul style="list-style-type: none"> - Mit dem Massnahmenkonzept nachgewiesen 	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> - Gümligen–Münsingen, 3. Gleis, Entflechtung; Gümligen Süd, Wendegleis Münsingen (ÖV-FV-3) - Worb, Velosicherheit Rubigenstrasse (LV-S-12) - Münsingen – Bern, Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard (LV-W-1-c) - Regionale Velonetzplanung, Schwachstelle Nr. 623-627-1 	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

Sonstiges	
Literatur/Grundlagendokumente:	
- Massnahmenkonzept Rubigen – Beitenwil, Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II, Juli 2014	
- Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014	
Quantitative Angaben:	
GVM Ist 2012:	7'400 DWV
GVM Prognose Trendszenario 2030:	9'000 DWV
Bemerkungen/Hinweise:	
-	

Massnahme: Erhöhung Verkehrssicherheit:	Wohlen – Illiswil Velomassnahmen	LV-S-9 Priorität C
--	---	------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-LV 2.9, Priorität C), Nr. im Prüfbericht Bund: nicht erwähnt
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Auf der Kantonsstrasse zwischen Illiswil und Unterwohlen bestehen gemäss Standards Defizite für Velofahrende längs. Mit der Umsetzung der Massnahme werden die Defizite behoben und die Verkehrssicherheit verbessert. Ausserdem wird die Verkehrssicherheit für Velofahrende erhöht (Schulwegsicherung), die Attraktivität für den Langsamverkehr gestärkt und eine Verbesserung im Modal-Split und der Multimodalität ermöglicht.

Massnahmen:

- Ausbau des Strassenquerschnitts auf 7.50 m für einen einseitigen Radstreifen bergwärts.

Zuständigkeiten

Federführung:

TBA-OIK II

Beteiligte Stellen:

Gemeinde Wohlen

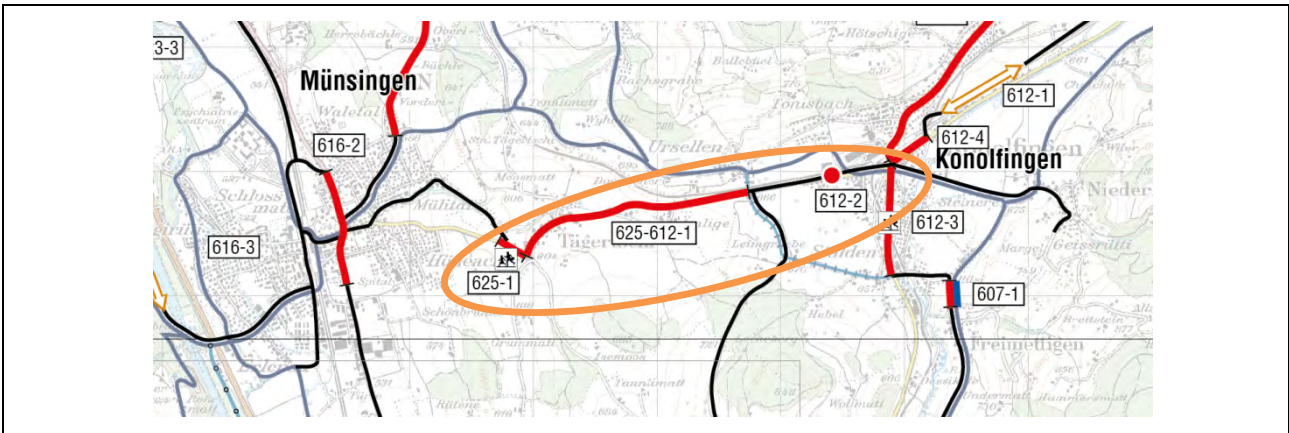
Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Vorprojekt: ca. 2023 - Baubeginn: ab 2027 - Inbetriebnahme:	
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: noch nicht bekannt (Priorität C) (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr. Genauigkeit: +/- % Stand:
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input checked="" type="checkbox"/> ab 2027	

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Die Massnahme bewirkt eine deutliche Verbesserung des regionalen Veloverkehrssystems. - WK2: Durch die Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. - WK3: Der Ausbau der Strasse zugunsten des Veloverkehrs erhöht die Verkehrssicherheit generell. - WK4: Durch eine Umlagerung des motorisierten Verkehrs kann die Verkehrsbelastung und damit die Lärm- und Luftbelastung gesenkt werden.	
Machbarkeit: -	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: - Regionale Velonetzplanung, Schwachstelle Nr. 360-5	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input checked="" type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges	
Literatur/Grundlagendokumente: - Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014	
Quantitative Angaben: GVM Ist 2012: 3'100 DWV GVM Prognose Trendszenario 2030: 3'600 DWV	
Bemerkungen/Hinweise: -	

Massnahme: Erhöhung Verkehrssicherheit:	Münsingen – Konolfingen Veloverkehr- und Fussgängersicherheit	LV-S-10 Priorität B
--	--	-------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-LV 2.10, Priorität C), Nr. im Prüfbericht Bund: nicht erwähnt
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung	
<p>Zielsetzung:</p> <p>Auf der Kantonsstrasse zwischen Münsingen und Konolfingen sind die Standards für Velofahrende längs nicht erfüllt. Mit der Massnahme wird die Sicherheit für Velofahrende stark erhöht. Dies führt zu einer Attraktivitätssteigerung für den Langsamverkehr und eine Verbesserung des Modal-Splits zu Gunsten der nicht-motorisierten Mobilität.</p>	
<p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausbau des Strassenquerschnitts auf 7.50m im Ausserortsbereich. Massnahmen müssen im Einzelnen noch definiert werden. 	

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>TBA-OIK II</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Gemeinden Münsingen, Konolfingen und Tägertschi, RKBM, betroffene TU</p>

Realisierung	
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorprojekt: 2022 - Baubeginn: 2025 - Inbetriebnahme: ca. 2028 	

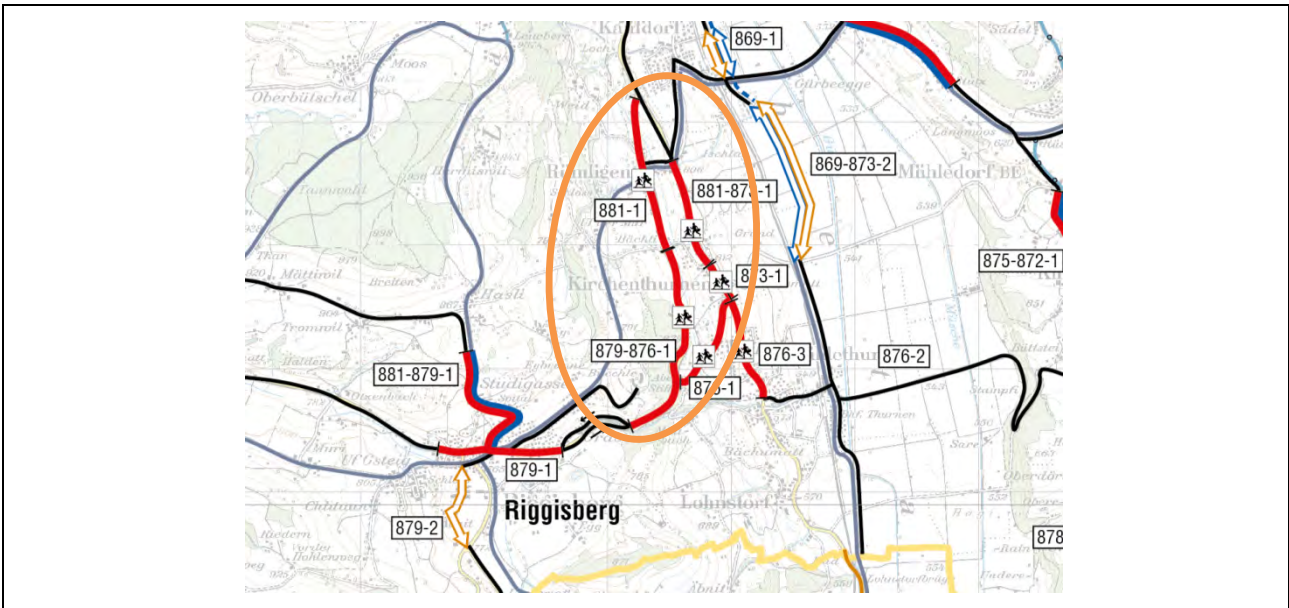
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: 2.0 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund 35% 0.7 Mio. Fr. Anteil Kanton 65% 1.3 Mio. Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr. Genauigkeit: +/- 50% Stand: Mai 2016
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bewirkt eine deutliche Verbesserung des regionalen Veloverkehrssystems. - WK2: Durch die Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. - WK3: Der Ausbau der Strasse zugunsten des Veloverkehrs erhöht die Verkehrssicherheit generell. - WK4: Durch eine Umlagerung des motorisierten Verkehrs kann die Verkehrsbelastung und damit die Lärm- und Luftbelastung gesenkt werden. 	
Machbarkeit: <ul style="list-style-type: none"> - Die Machbarkeit ist grundsätzlich gegeben. 	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> - Regionale Velonetzplanung, Schwachstellen Nr. 612-2, 625-1 und 625-612-1 - Sachplan Veloverkehr, Netzlücke Nr. 19 	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

Sonstiges	
Literatur/Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none"> - Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014 	
Quantitative Angaben: GVM Ist 2012: 10'200 DWV GVM Prognose Trendszenario 2030: 11'000 DWV	
Bemerkungen/Hinweise: -	

Massnahme: Erhöhung Verkehrssicherheit:	Rümligen – Riggisberg Sicherheit des Veloverkehrs	LV-S-11 Priorität B
--	--	-------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-LV 2.12, Priorität C), Nr. im Prüfbericht Bund: nicht erwähnt
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Die Kantonsstrassen zwischen Rümligen, Kirchenthurnen und Riggisberg dienen als Schulwegverbindung, weisen aber gemäss Standards Sicherheitsdefizite für Velofahrende auf. Ein Ausbau der Strassenquerschnitte auf der gesamten Länge ist aufgrund der schwierigen topografischen Situation nicht verhältnismässig. Mit dem abschnittswiseen Ausbau des Strassenquerschnitts entstehen Bereiche, die es Autofahrenden ermöglichen, Velofahrende in sicheren Abständen zu überholen. Dadurch nimmt die Verkehrssicherheit zu und es werden die Voraussetzungen geschaffen, dass sich der Modal-Split zugunsten des Langsamverkehrs verschieben kann. Es gibt keine Alternativführung für die Schulwege.

Massnahmen:

- Abschnittswise Ausbau des Strassenquerschnitts auf ca. 7m50 m auf einer Strecke von 1200 bis 1800 m. Schwerpunkt der Massnahme ist die Schulwegsicherung.

Zuständigkeiten

Federführung:

TBA-OIK II

Beteiligte Stellen:

Gemeinden Riggisberg, Mühlethurnen, Kirchenthurnen, Rümligen, RKBM

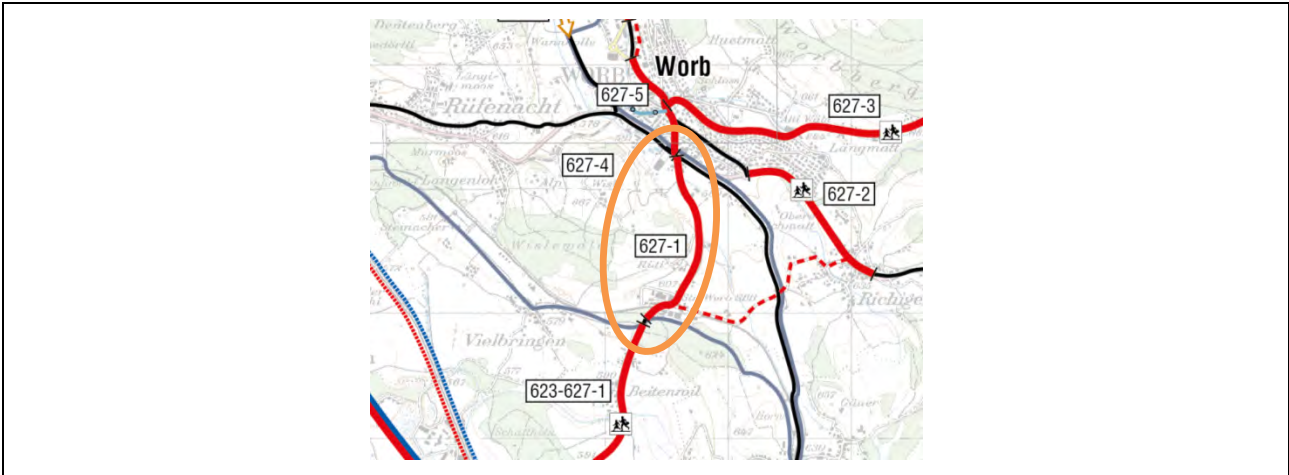
Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Massnahmenkonzept wird über alle Schwachstellen im Bereich im A-Horizont erarbeitet.	
- Vorprojekt: 2021 - Baubeginn: 2023 - Inbetriebnahme: ca. 2026	
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten: 5.0 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)
Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kostenteiler: Anteil Bund 35% 1.75 Mio. Fr. Anteil Kanton 65% 3.25 Mio. Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2003, präzisiert und auf Teuerung angepasst 2016

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Die Massnahme bewirkt eine deutliche Verbesserung des regionalen Veloverkehrsystems. - WK2: Durch die Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. - WK3: Der Ausbau der Strasse zugunsten des Veloverkehrs erhöht die Verkehrssicherheit generell. - WK4: Durch eine Umlagerung des motorisierten Verkehrs kann die Verkehrsbelastung und damit die Lärm- und Luftbelastung gesenkt werden.	
Machbarkeit: - Die Machbarkeit ist grundsätzlich gegeben.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: - Mühlethurnen, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt (MIV-O-14) - Regionale Velonetzplanung, Schwachstellen Nr. 873-1, 876-1, 879-876-1, 881-1, 881-873-1 - Sachplan Veloverkehr, Korridor 03	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges	
Literatur/Grundlagendokumente: - Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014	
Quantitative Angaben: GVM Ist 2012: 4'200 DWV GVM Prognose Trendszenario 2030: 5'000 DWV	
Bemerkungen/Hinweise:	

Massnahme: Erhöhung Verkehrssicherheit:	Worb, Rubigenstrasse Sicherheit des Veloverkehrs	LV-S-12 Priorität B
--	---	-------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-LV 2.4), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.079
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Massnahmenbeschrieb
Zielsetzung: Die Rubigenstrasse in Worb ist die Verbindungsstrasse zwischen Worb Dorf und Worb SBB. Als Folge der Verkehrs-sanierung Worb nimmt die Verkehrsbelastung auf der Rubigenstrasse zu. Dies verschärft die Defizite für den Langsamverkehr, insbesondere für den Veloverkehr in Längsrichtung. Mit dem Ausbau des Strassenquerschnitts entsteht Raum für einen einseitigen Radstreifen bergwärts. Zusätzlich werden an entsprechenden Stellen Abbiegehilfen für Velofahrende erstellt. Insgesamt wird durch diese Massnahme die Verkehrssicherheit für Velofahrende erhöht, die Attraktivität für den Langsamverkehr gestärkt und eine Verbesserung im Modal-Split erreicht.
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> - Ausbau des Strassenquerschnitts für Radstreifen ein-/beidseitig - Umgestaltung Kreuzung Rütiweg - Abbiegehilfe Einmündung Stationsstrasse

Zuständigkeiten	
Federführung: TBA-OIK II	Beteiligte Stellen: Gemeinde Worb

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Erarbeitung des Vorprojekts in Zusammenarbeit mit der Gemeinde gemäss Standardprozess.	
- Vorprojekt:	2021
- Baubeginn:	2023
- Inbetriebnahme:	ca. 2026

Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: 1.5 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund 35% 525'000 Fr. Anteil Kanton 65% 975'000 Fr. Anteil Gemeinde 0% 0 Fr. Anteil % Fr. Genauigkeit: +/- 50% Stand:
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bewirkt eine starke Verbesserung des regionalen Veloverkehrsystems und erhöht die Erreichbarkeit des Bahnhofs Worb SBB. - WK2: Keine Wirkung - WK3: Der Ausbau der Strasse zugunsten des Veloverkehrs erhöht die Verkehrssicherheit generell. - WK4: Durch eine Umlagerung des motorisierten Verkehrs kann die Verkehrsbelastung und damit die Lärm- und Luftbelastung gesenkt werden. 	
Machbarkeit: <ul style="list-style-type: none"> - Die Machbarkeit ist grundsätzlich gegeben. 	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> - Ausführung nach Abschluss Verkehrssanierung Worb - Rubigen – Worb SBB (LV-S-8) - Regionale Velonetzplanung, Schwachstelle Nr. 627-1 	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

Sonstiges	
Literatur/Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none"> - Untersuchung Referenzstandards Rubigenstrasse Worb, Metron, Mai 2011; Projektunterlagen OIK II - Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014 	
Quantitative Angaben: Belastung bestehendes Strassennetz: GVM Ist 2012: 5'500 DWV GVM Prognose Trendszenario 2030: 7'000 DWV	
Bemerkungen/Hinweise: -	

Massnahmenpaket:

**Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs
Agglomerationsperimeter, Kantonsstrassen**

LV-S-13
Priorität A-B-C

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

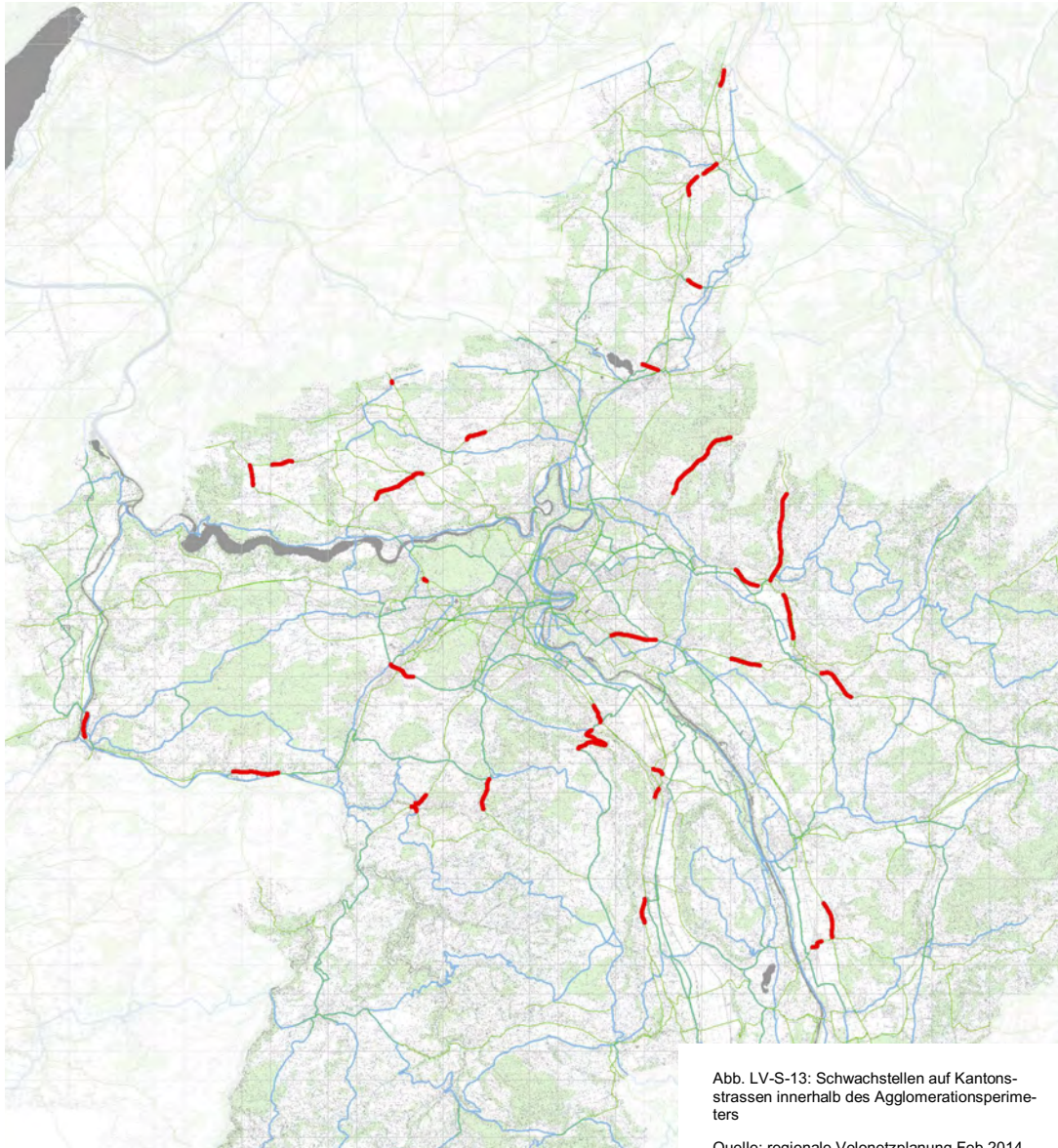


Abb. LV-S-13: Schwachstellen auf Kantonsstrassen innerhalb des Agglomerationsperimeters

Quelle: regionale Velonetzung Feb 2014

Massnahmenbeschrieb
<p>Einleitung:</p> <p>Die regionale Velonetzplanung wurde im Februar 2014 verabschiedet. Für einen Teil der Schwachstellen liegt noch kein Vorprojekt zur Behebung der identifizierten Defizite vor. Für die Planungsphase wird ein Massnahmenpaket gebildet. Die Realisierung der einzelnen Massnahmen soll aber unabhängig voneinander erfolgen. Ein Gesamtbetrag wird für alle Massnahmen pro Umsetzungshorizont eingesetzt. Es wird unterschieden, ob die Schwachstellen innerhalb oder ausserhalb des Agglomerationsperimeters liegen und beim ersten Fall (Agglomerationsperimeter) ob Kantons- oder Gemeindestrassen betroffen sind.</p> <p>Vorgehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausarbeitung der Vorprojekte durch den zuständigen OIK für jede Teilmassnahme des Pakets je nach Ressourcen, Synergiepotenzial mit anderen Projekten, usw. - laufende Umsetzung von reifen Massnahmen (unabhängig voneinander) im A-, B- und C-Horizont
<p>Zielsetzung:</p> <p>Die im Rahmen der regionalen Velonetzplanung erkannten Schwachstellen erster und zweiter Priorität werden konkret angegangen, um die Verkehrssicherheit und die Qualität des Veloverkehrsnetzes in der Region zu verbessern.</p> <p>Die unten stehende Liste der Schwachstellen entspricht dem aktuellen Kenntnisstand und basiert auf der regionalen Velonetzplanung. Ziel ist es, die Schwachstellen, insbesondere diejenigen der ersten Priorität mit Schwerpunkt auf Strecken mit hohem Potenzial, auf die Schulwegsicherheit und auf tendenziell einfach realisierbare Massnahmen, laufend und flächendeckend aufzuheben. Dies erfolgt im Rahmen von laufenden Projekten.</p>

Massnahmen:				
<i>Liste der Schwachstellen aus der regionalen Velonetzplanung, welche nach aktuellem Kenntnisstand nicht in einer Einzelmassnahme oder in einem der Controllingsberichte des AP 1 oder AP 2 aufgenommen sind:</i>				
BFS-Nr. Gmd 1	BFS-Nr. Gmd 2	Schwachstellen-Nr.	Gemeinde	Strassenname(n)
307		2	Meikirch	Grächwil
351	356	1	Bern	Worbstrasse
351		12	Bern	Eymattstrasse
352		1	Bolligen	Krauchtalstrasse
354		2	Kirchlindach	Lindachstrasse
355		6	Köniz	Niederscherli; Schwarzenburgstrasse
355		7	Köniz	Niederscherli; Oberbalmstrasse
355		10	Köniz	Niederwangen; Riedmoosbrücke
355		14	Köniz	Oberscherli; Muhlernstrasse
358	359	1	Vechigen	Bernstrasse
359	627	1	Vechigen	Bollstrasse
359		1	Vechigen	Worbstrasse
359		3	Vechigen	Boll; Lindentalstrasse
360		1	Wohlen bei Bern	Uettligen; Wohlenstrasse; Ortsschwabenstrasse; Säriswilstrasse
360		6	Wohlen bei Bern	Staatsstrasse

360		7	Wohlen bei Bern	Murzelenstrasse
360		8	Wohlen bei Bern	Wohlenstrasse
538		1	Fraubrunnen	Bernstrasse
539		1	Grafenried	Solothurnstrasse
540	547	1	Jegenstorf	Münchringenstrasse
549		1	Schalunen	Bernstrasse
551		4	Urtenen-Schönbühl	Lyssstrasse
627		2	Worb	Richigenstrasse
627		7	Worb	Rüfenacht, Worbstrasse
632		1	Wichtrach	Thalgutstrasse
632		2	Wichtrach	Bernstrasse
667		1	Laupen	Murtenstrasse
670		1	Neuenegg	Freiburgstrasse
861		2	Belp	Rubigenstrasse
861		3	Belp	Hohlestrasse
861		6	Belp	Hohlestrasse
870	888	1	Kehrsatz	Zimmerwaldstrasse
870		1	Kehrsatz	Bernstrasse
884		3	Toffen	Bernstrasse, Thunstrasse

Zuständigkeiten	
Federführung: TBA-OIK II	Beteiligte Stellen: RKBM, betroffene TU

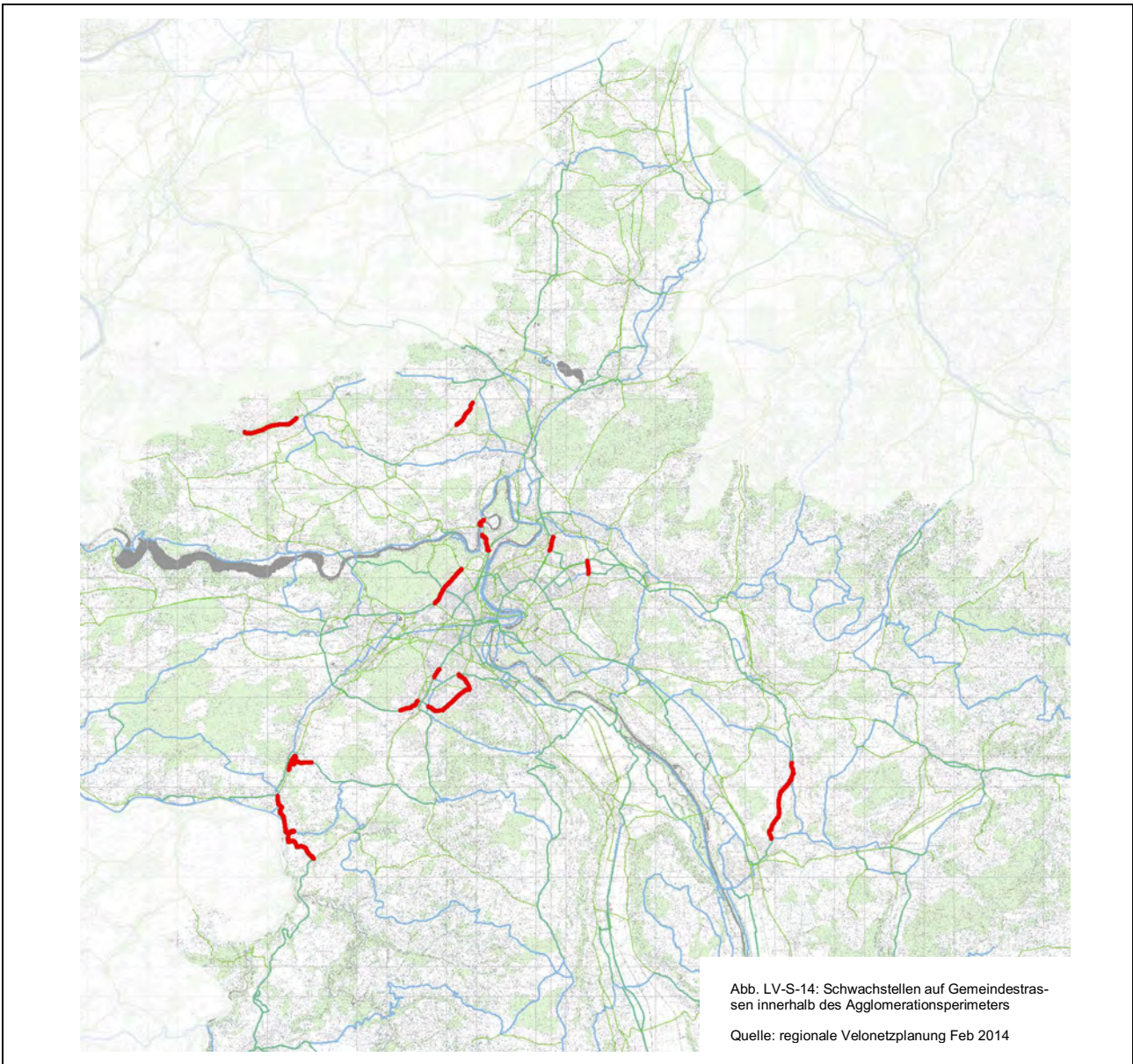
Realisierung	
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: 10 Mio. Fr. A-Horizont 10 Mio. Fr. B-Horizont 10 Mio. Fr. C-Horizont (exkl. MWSt.) Kostenteiler pro Zeithorizont: Anteil Bund 35% 3.5 Mio. Fr. Anteil Kanton 65% 6.5 Mio. Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr. Genauigkeit: +/- 50% Stand: Juli 2016
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input checked="" type="checkbox"/> ab 2027	

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Die flächendeckende Verbesserung der Verkehrssicherheit bewirkt eine deutliche Verbesserung der Attraktivität des regionalen Veloverkehrssystems. - WK2: Durch die Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Zugänglichkeit der Siedlungsgebiete/-zentren erreicht werden. - WK3: Die Massnahme erhöht die Verkehrssicherheit generell, insbesondere die mit dem Velo zurückgelegten Schulwege. - WK4: Durch eine Umlagerung des motorisierten Verkehrs kann die Verkehrsbelastung und damit die Lärm- und Luftbelastung gesenkt werden.	
Machbarkeit: - Die Machbarkeit wurde im Rahmen der regionalen Velonetzplanung überprüft.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: - Ein Teil der Schwachstellen sind auch im kantonalen Sachplan Veloverkehr enthalten.	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input checked="" type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges	
Literatur/Grundlagendokumente: - Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014	
Quantitative Angaben: -	
Bemerkungen/Hinweise: -	

Massnahmenpaket:	Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs Agglomerationsperimeter, Gemeindestrassen	LV-S-14 Priorität A-B-C
------------------	---	-----------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung

Einleitung:

Die regionale Velonetzung wurde im Februar 2014 verabschiedet. Für einen Teil der Schwachstellen liegt noch kein Vorprojekt zur Behebung der identifizierten Defizite vor. Für die Planungsphase wird ein Massnahmenpaket gebildet. Die Realisierung der einzelnen Massnahmen soll aber unabhängig voneinander erfolgen. Ein Gesamtbetrag wird für alle Massnahmen pro Umsetzungshorizont eingesetzt. Es wird unterschieden, ob die Schwachstellen innerhalb oder ausserhalb des Agglomerationsperimeters liegen und beim ersten Fall (Agglomerationsperimeter) ob Kantons- oder Gemeindestrassen betroffen sind.

Vorgehen:

- Ausarbeitung der Vorprojekte durch den zuständigen OIK für jede Teilmassnahme des Pakets je nach Ressourcen, Synergiepotenzial mit anderen Projekten, usw.
- laufende Umsetzung von reifen Massnahmen (unabhängig voneinander) im A-, B- und C-Horizont

Zielsetzung:

Die im Rahmen der regionalen Velonetzplanung erkannten Schwachstellen erster und zweiter Priorität werden konkret angegangen, um die Verkehrssicherheit und die Qualität des Veloverkehrsnetzes in der Region zu verbessern.

Die unten stehende Liste der Schwachstellen entspricht dem aktuellen Kenntnisstand und basiert auf der regionalen Velonetzplanung. Ziel ist es, die Schwachstellen, insbesondere diejenigen der ersten Priorität mit Schwerpunkt auf Strecken mit hohem Potenzial, auf die Schulwegsicherheit und auf tendenziell einfach realisierbare Massnahmen, laufend und flächendeckend aufzuheben. Dies erfolgt im Rahmen von laufenden Projekten.

Massnahmen:

Liste der Schwachstellen aus der regionalen Velonetzplanung, welche nach aktuellem Kenntnisstand nicht in einer Einzelmassnahme oder in einem der Controllingsberichte des AP 1 oder AP 2 aufgenommen sind:

BFS-Nr. Gmd 1	BFS-Nr. Gmd 2	Schwachstellen-Nr.	Gemeinde	Strassenname(n)
307		3	Meikirch	Wahlendorfstrasse
351		8	Bern	Bremgartenstrasse
351		28	Bern	Felsenaustrasse
353		1	Bremgarten bei Bern	Felsenstrasse
354		5	Kirchlindach	Oberlindach; Buchsistrasse
355		2	Köniz	Landorfstrasse
355		4	Köniz	Schwarzenburgstrasse
355		12	Köniz	Liebewil; Liebewilstrasse
355		21	Köniz	Stapfen-/Spiegel-/Bellevuestrasse
362		1	Ittigen	Papiermühlestrasse
362		3	Ittigen	Schermenwaldstrasse
363		4	Ostermundigen	Untere Zollgasse
616		1	Münsingen	Obere Bächlen
670	355	1	Thörishaus	Sensemattstrasse

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinden	Beteiligte Stellen: RKBM, betroffene TU

Realisierung	
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: 5 Mio. Fr. A-Horizont 5 Mio. Fr. B-Horizont 5 Mio. Fr. C-Horizont (exkl. MWSt.) Kostenteiler pro Zeithorizont: Anteil Bund 35% 1.75 Mio. Fr. Anteil Kanton 22.75% 1.14 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 42.25% 2.11 Mio. Fr. Anteil % Fr. (Sachplanschwachstelle: siehe Bemerkungen) Genauigkeit: +/- 50% Stand: Juli 2016
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input checked="" type="checkbox"/> ab 2027	

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Die flächendeckende Verbesserung der Verkehrssicherheit bewirkt eine deutliche Verbesserung der Attraktivität des regionalen Veloverkehrssystems. - WK2: Durch die Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Zugänglichkeit der Siedlungsgebiete/-zentren erreicht werden. - WK3: Die Massnahme erhöht die Verkehrssicherheit generell, insbesondere die mit dem Velo zurückgelegten Schulwege. - WK4: Durch eine Umlagerung des motorisierten Verkehrs kann die Verkehrsbelastung und damit die Lärm- und Luftbelastung gesenkt werden.	
Machbarkeit: - Die Machbarkeit wurde im Rahmen der regionalen Velonetzplanung überprüft.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: - Ein Teil der Schwachstellen sind auch im kantonalen Sachplan Veloverkehr enthalten.	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input checked="" type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges
Literatur/Grundlagendokumente: - Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014
Quantitative Angaben:
Bemerkungen/Hinweise: Der Kanton übernimmt 35% der Kosten nach Abzug des Bundesanteils sowie 40% der verbleibenden Kosten wenn es sich um eine Massnahme gemäss Sachplan Veloverkehr handelt.

Massnahmenpaket:	Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs Laufende Schwachstellenbehebung der RVNP	LV-S-15 Daueraufgabe
------------------	--	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: laufende Budgets oder Projektkredite von Kanton und Gemeinden

Massnahmenbeschrieb
<p>Einleitung:</p> <p>Die regionale Velonetzplanung wurde im Februar 2014 verabschiedet. Für einen Teil der Schwachstellen liegt noch kein Vorprojekt zur Behebung der identifizierten Defizite vor. Für die Planungsphase wird ein Massnahmenpaket gebildet. Die Realisierung der einzelnen Massnahmen soll aber unabhängig voneinander erfolgen. Ein Gesamtbetrag wird für alle Massnahmen pro Umsetzungshorizont eingesetzt. Es wird unterschieden, ob die Schwachstellen innerhalb oder ausserhalb des Agglomerationsperimeters liegen und beim ersten Fall (Agglomerationsperimeter) ob Kantons- oder Gemeindestrassen betroffen sind.</p> <p>Vorgehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausarbeitung der Vorprojekte durch den zuständigen OIK für jede Teilmassnahme des Pakets je nach Ressourcen, Synergiepotenzial mit anderen Projekten, usw. - laufende Umsetzung von reifen Massnahmen (unabhängig voneinander) im A-, B- und C-Horizont
<p>Zielsetzung:</p> <p>Die im Rahmen der regionalen Velonetzplanung erkannten Schwachstellen erster und zweiter Priorität werden konkret angegangen, um die Verkehrssicherheit und die Qualität des Veloverkehrsnetzes in der Region zu verbessern.</p> <p>Die unten stehende Liste der Schwachstellen entspricht dem aktuellen Kenntnisstand und basiert auf der regionalen Velonetzplanung. Ziel ist es, die Schwachstellen, insbesondere diejenigen der ersten Priorität mit Schwerpunkt auf Strecken mit hohem Potenzial, auf die Schulwegsicherheit und auf tendenziell einfach realisierbare Massnahmen, laufend und flächendeckend aufzuheben. Dies erfolgt im Rahmen von laufenden Projekten.</p>
<p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Schwachstellen der regionalen Velonetzplanung werden laufend und flächendeckend behoben.

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>RKBM</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Betroffene TU, TBA-OIK, Gemeinden, Schweiz Mobil</p>

Realisierung
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausarbeitung der Vorprojekte durch die Strasseneigentümer spätestens bis 2020 - Umsetzung im A-, B- oder C-Horizont

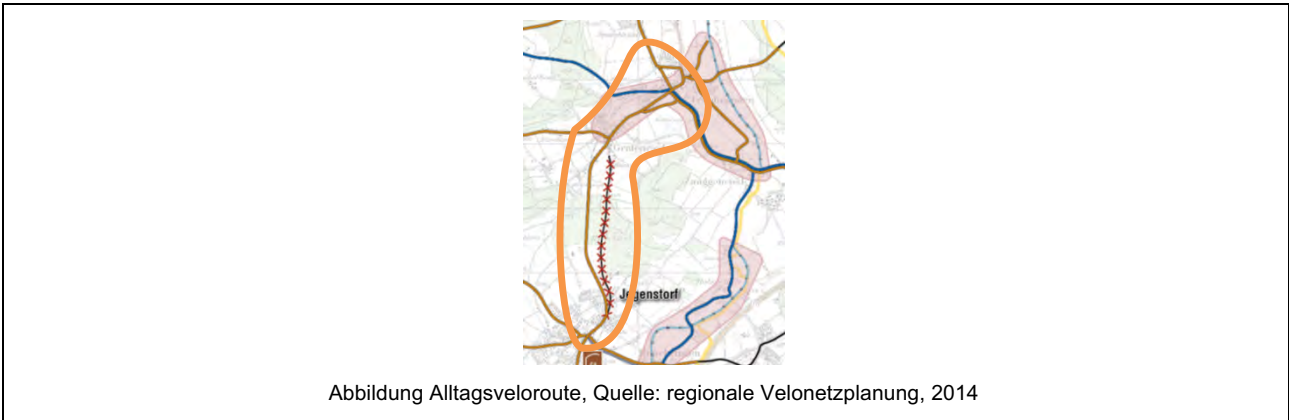
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: keine Kostenangabe (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr. Genauigkeit: +/- % Stand:
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Die flächendeckende Verbesserung der Verkehrssicherheit bewirkt eine deutliche Verbesserung der Attraktivität des regionalen Veloverkehrssystems. - WK2: Durch die Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Zugänglichkeit der Siedlungsgebiete/-zentren erreicht werden. - WK3: Die Massnahme erhöht die Verkehrssicherheit generell, insbesondere die mit dem Velo zurückgelegten Schulwege. - WK4: Durch eine Umlagerung des motorisierten Verkehrs kann die Verkehrsbelastung und damit die Lärm- und Luftbelastung gesenkt werden.	
Machbarkeit: - Die Machbarkeit wurde im Rahmen der regionalen Velonetzplanung überprüft.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: - Ein Teil der Schwachstellen sind auch im kantonalen Sachplan Veloverkehr enthalten.	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input checked="" type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges
Literatur/Grundlagendokumente: - Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014
Quantitative Angaben: -
Bemerkungen/Hinweise: -

Massnahme: Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard	Jegenstorf - Fraubrunnen	LV-W-1-a Priorität A
--	---------------------------------	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Die Massnahme trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit erhöhtem Standard für den Veloverkehr (insb. bezüglich Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten und widerstandsfreien Alltagsvelorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten des täglichen Verkehrs umgesetzt werden. Veloschnellverbindungen sind für Distanzen von 5 bis 7 km (mehr mit E-Bike) geeignet, was die durchschnittliche Velodistanz im Alltagsverkehr steigert. Die Alltagsrouten mit erhöhtem Standard dienen zur radialen und tangentialen Erschliessung der Agglomeration. Sie sind ein Mittel zur Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs gegenüber dem MIV und dem ÖV und tragen damit zu einem höheren Modal Split-Anteil dieses umweltfreundlichen und flächeneffizienten Verkehrsmittels bei.

Die Linienführung wird im Rahmen einer Korridorstudie der RKBM geklärt. Die Veloroute dient als Ergänzung oder als Ersatz der stark belasteten Kantonsstrasse, insbesondere für die Ausserortsabschnitte. Somit kann eine sicherere und direktere Verbindung ohne Einbusse der Erschliessungswirkung geschaffen werden.

Massnahmen:

- Bestimmung der am besten geeigneten Linienführung zwischen Jegenstorf und Fraubrunnen entlang des RBS-Trassees inkl. Anschlüsse ans regionale Velonetz
- Planungsstudie zur Erarbeitung des Massnahmenkonzepts (inkl. Definition Ausbaustandards, Lösung der Konflikte mit dem Fussverkehr, Belag, Beleuchtung)
- Umsetzungsplanung bis 2017
- Realisierung im Zusammenhang mit dem Doppelspurausbau Jegenstorf – Grafenried (ÖV-Reg-8a)

Zuständigkeiten

Federführung:
 Gemeinden Jegenstorf, Fraubrunnen

Beteiligte Stellen:
 TBA-OIK III, RKBM, betroffene TU

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Planungsstudie bis 2016 - Vorprojekt: 2017 - Baubeginn: 2020-2021 - Inbetriebnahme: 2021	
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: 2'000'000 Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund 35% 700'000 Fr. Anteil Kanton 39.65% 800'000 Fr. Anteil Gemeinden 25.35% 500'000 Fr. Anteil % Fr. Genauigkeit: +/- 50% Stand: Juli 2016
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Dank der Schaffung eines regionalen Alltagsveloroutensystems entstehen direktere und leistungsfähige Veloverbindungen zwischen den Zentren der Agglomeration. Die Verbindungen ergänzen das bestehende Netz und erhöhen die Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs. - WK2: Die Massnahme unterstützt die Entwicklung von dichten und zentralen Siedlungsgebieten in den Zentren der Kernagglomeration, wodurch eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden kann. - WK3: Durch die Realisierung von neuen Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard wird die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr bedeutend verbessert. - WK4: Diese Massnahme bewirkt eine Verbesserung dank einer Modal Split-Veränderung zugunsten des Veloverkehrs in der ganzen Region.	
Machbarkeit: - Die Machbarkeit ist gegeben (Nutzung der Baupisten für Doppelspurausbau RBS).	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: - Doppelspur Jegenstorf – Grafenried (ÖV-Reg-8a) - Fraubrunnen – Bätterkinden, Alltagsroute mit erhöhtem Standard (LV-W-1-b) - Raum Zollikofen, Alltagsroute mit erhöhtem Standard (LV-W-1-j) - Regionale Velonetzplanung, Netzlücke Nr. 539-540-2 - Wanderwege	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

Sonstiges

Literatur/Grundlagendokumente:

- Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014
- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014, Korridor 00
- SVI, Planungsempfehlungen für Veloschnellverbindungen in Städten und Agglomerationen (voraussichtliche Herausgabe 2016)
- Materialien Langsamverkehr Nr. 136, ASTRA, November 2015
- Materialien Langsamverkehr Nr. 120, Astra 2010

Quantitative Angaben:

GVM Ist 2012: 6'300 DWV

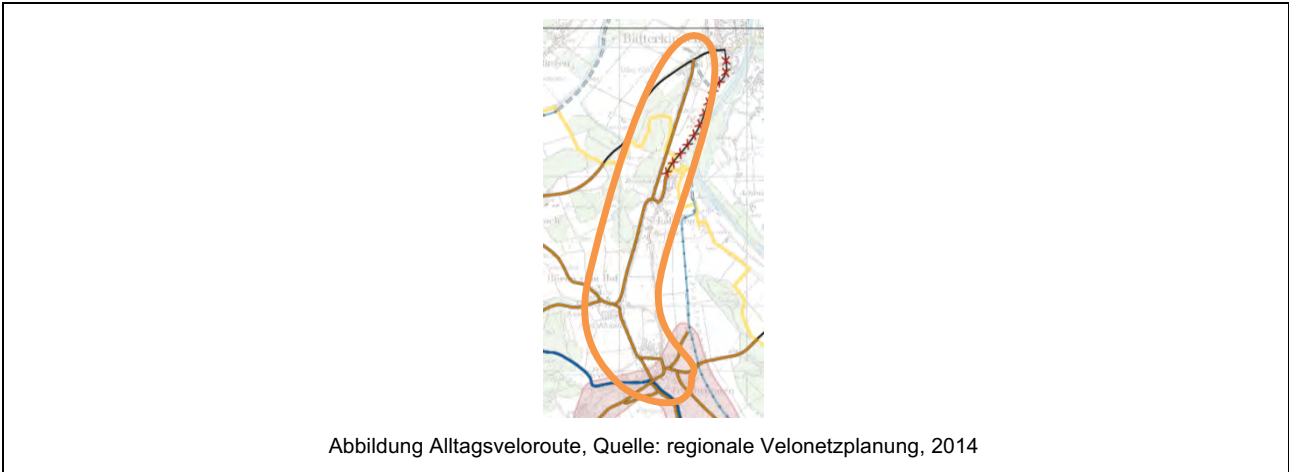
GVM Prognose Trendszenario 2030: 7'600 DWV

Bemerkungen/Hinweise:

- Der Kanton übernimmt 35% der Kosten nach Abzug des Bundesanteils sowie 40% der verbleibenden Kosten wenn es sich um eine Massnahme gem. Sachplan Veloverkehr handelt.

Massnahme: Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard	Fraubrunnen - Bätterkinden	LV-W-1-b Vorleistung
--	-----------------------------------	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: laufendes Budget oder Planungskredit RKBM



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Die Massnahme trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit erhöhtem Standard für den Veloverkehr (insb. bezüglich Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten und widerstandsfreien Alltagsvelorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten des täglichen Verkehrs umgesetzt werden. Veloschnellverbindungen sind für Distanzen von 5 bis 7 km (mehr mit E-Bike) geeignet, was die durchschnittliche Velodistanz im Alltagsverkehr steigert. Die Alltagsrouten mit erhöhtem Standard dienen zur radialen und tangentialen Erschliessung der Agglomeration. Sie sind ein Mittel zur Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs gegenüber dem MIV und dem ÖV und tragen damit zu einem höheren Modal Split-Anteil dieses umweltfreundlichen und flächeneffizienten Verkehrsmittels bei.

Die Linienführung wird im Rahmen einer Korridorstudie der RKBM geklärt. Die Veloroute dient teilweise als Ersatz der stark belasteten Kantonsstrasse, insbesondere für die Ausserortsabschnitte. Somit kann eine sicherere und direktere Verbindung ohne Einbusse der Erschliessungswirkung geschaffen werden.

Massnahmen:

- Bestimmung der am besten geeigneten Linienführung zwischen Fraubrunnen und Bätterkinden entlang des RBS-Trassees inkl. Anschlüsse ans regionale Velonetz
- Planungsstudie zur Erarbeitung des Massnahmenkonzepts (inkl. Definition Ausbaustandards, Lösung der Konflikte mit dem Fussverkehr, Belag, Beleuchtung)
- Umsetzungsplanung bis 2018
- Realisierung im Zusammenhang mit dem Doppelspurausbau Schalunen – Büren zum Hof (ÖV-Reg-8b)

Zuständigkeiten

Federführung: RKBM	Beteiligte Stellen: Gemeinden Fraubrunnen und Bätterkinden, TBA-OIK III, betroffene TU, RK Emmental
-----------------------	--

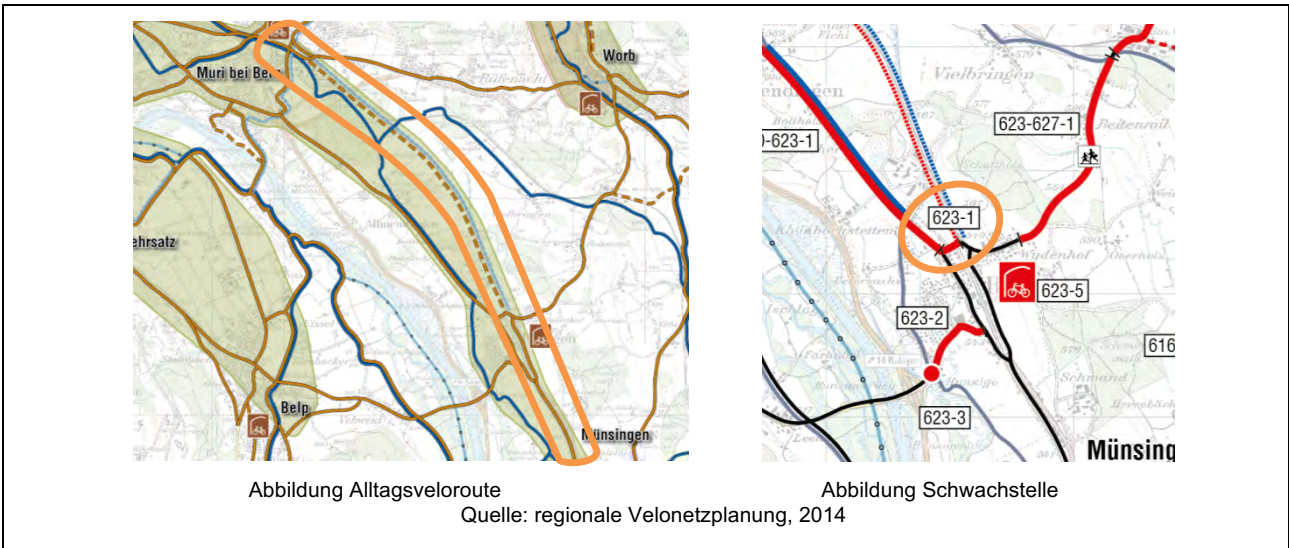
Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Planungsstudie bis 2016	
Vorprojekt:	2017-2018
Baubeginn:	2019-2022
Inbetriebnahme:	ca. 2025
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: <250'000 Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil RKBM 100% 250'000 Fr. Genauigkeit: +/- 20% Stand: Juli 2016
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 Studie <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 voraussichtliche Umsetzung <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Dank der Schaffung eines regionalen Alltagsveloroutensystems entstehen direktere und leistungsfähige Veloverbindungen zwischen den Zentren der Agglomeration. Die Verbindungen ergänzen das bestehende Netz und erhöhen die Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs. - WK2: Die Massnahme unterstützt die Entwicklung von dichten und zentralen Siedlungsgebieten in den Zentren der Kernagglomeration, wodurch eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden kann. - WK3: Durch die Realisierung von neuen Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard wird die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr bedeutend verbessert. - WK4: Diese Massnahme bewirkt eine Verbesserung dank einer Modal Split-Veränderung zugunsten des Veloverkehrs in der ganzen Region.	
Machbarkeit: - Die Machbarkeit wurde im Rahmen der regionalen Velonetzplanung überprüft.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: - Doppelspur Schalunen – Büren zum Hof (ÖV-Reg-8b) - Jegenstorf – Fraubrunnen, Alltagsroute mit erhöhtem Standard (LV-W-1-a) - Regionale Velonetzplanung, Widerstände Nr. 549-2 und 549-534-1	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

Sonstiges	
Literatur/Grundlagendokumente:	
<ul style="list-style-type: none">- Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014, Korridor 00- SVI, Planungsempfehlungen für Veloschnellverbindungen in Städten und Agglomerationen (voraussichtliche Herausgabe 2016)- Materialien Langsamverkehr Nr. 136, ASTRA, November 2015	
Quantitative Angaben:	
GVM Ist 2012:	3'400 DWV
GVM Prognose Trendszenario 2030:	4'400 DWV
Bemerkungen/Hinweise:	
-	

Massnahme: Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard	Münsingen – Bern	LV-W-1-c Priorität A
--	-------------------------	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: laufendes Budget oder Planungskredit Kanton



Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <p>Die Massnahme trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit erhöhtem Standard für den Veloverkehr (insb. bezüglich Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten und widerstandsfreien Alltagsvelorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten des täglichen Verkehrs umgesetzt werden. Veloschnellverbindungen sind für Distanzen von 5 bis 7 km (mehr mit E-Bike) geeignet, was die durchschnittliche Velodistanz im Alltagsverkehr steigert. Die Alltagsrouten mit erhöhtem Standard dienen zur radialen und tangentialen Erschliessung der Agglomeration. Sie sind ein Mittel zur Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs gegenüber dem MIV und dem ÖV und tragen damit zu einem höheren Modal Split-Anteil dieses umweltfreundlichen und flächeneffizienten Verkehrsmittels bei.</p> <p>Zusammen mit dem 3. Gleis im Aaretal soll ein Teil der Alltagsveloroute Münsingen – Muri – Bern realisiert werden. Die Linienführung an beiden Enden des Korridors, bei Münsingen sowie in Muri, soll aber noch geklärt werden. Insbesondere soll gleichzeitig eine weitere Schwachstelle behoben werden: die Worbstrasse in Rubigen weist auf dem Abschnitt Unterführung SBB und Kreisell Thunstrasse gemäss Standards Kantonsstrassen Defizite für Velofahrende längs und für Zufussgehende quer auf. Mit der Umsetzung der Massnahme werden diese Defizite behoben und die Sicherheit auf dieser stark frequentierten Schulroute verbessert.</p> <p>Insgesamt wird durch die Massnahme die Verkehrssicherheit für Velofahrende erhöht, die Attraktivität für den Langsamverkehr gestärkt und eine Verbesserung im Modal-Split und der Multimodalität ermöglicht.</p>
<p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bestimmung der am besten geeigneten Linienführung zwischen Münsingen und Bern in Abstimmung mit dem Projekt 3. Gleis Gümligen – Münsingen inkl. Anschlüsse ans regionale Velonetz - Planungsstudie zur Erarbeitung des Massnahmenkonzepts (inkl. Definition Ausbaustandards, Lösung der Konflikte mit dem Fussverkehr, Belag, Beleuchtung) - Ausarbeitung Vorprojekt - Realisierung im Zusammenhang mit der Realisierung des 3. Gleises Gümligen-Münsingen (ÖV-FV-3), inkl. Verbreiterung der Unterführung und Bau einer Schutzinsel als Querungshilfe in Rubigen

Zuständigkeiten	
Federführung: TBA-OIK II	Beteiligte Stellen: RKBM, TBA-DLZ, Gemeinden Münsingen, Rubigen, Allmendingen, Muri bei Bern, betroffene TU

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Korridorstudie/Planungsstudie ca. 2020	
- Vorprojekt:	ca. 2022
- Baubeginn:	2023-2026
- Inbetriebnahme:	ca. 2028
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten: <250'000 Fr. (Studie) (exkl. MWSt.)
Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kostenteiler:
	Anteil Bund % Fr.
	Anteil Kanton 100% 250'000 Fr.
	Anteil Gemeinde % Fr.
	Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Studie <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 voraussichtliche Umsetzung <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 20%
	Stand: Juli 2016

Beurteilung
Wirkung (WK 1-4):
- WK1: Dank der Schaffung eines regionalen Alltagsveloroutensystems entstehen direktere und leistungsfähige Veloverbindungen zwischen den Zentren der Agglomeration. Die Verbindungen ergänzen das bestehende Netz und erhöhen die Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs.
- WK2: Die Massnahme unterstützt die Entwicklung von dichten und zentralen Siedlungsgebieten in den Zentren der Kernagglomeration, wodurch eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden kann.
- WK3: Durch die Realisierung von neuen Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard wird die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr bedeutend verbessert.
- WK4: Diese Massnahme bewirkt eine Verbesserung dank einer Modal Split-Veränderung zugunsten des Veloverkehrs in der ganzen Region.
Machbarkeit:
- Die Machbarkeit wurde im Rahmen der regionalen Velonetzplanung überprüft.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:
- Gümligen-Münsingen, 3. Gleis, Entflechtung; Gümligen Süd, Wendegleis Münsingen (ÖV-FV-3)
- VM Muri - Bern Südost (NM-VM-1-c)
- Bern, Velohaupttrouten, Velokorridore und Netz (LV-W-1-k)
- Rubigen – Worb SBB, Sicherheit des Veloverkehrs (LV-S-8)
- Regionale Velonetzplanung, Schwachstellen Nr. 623-1 und 630-623-1
- Sachplan Veloverkehr, Netzlücke Nr. 21, Routenoptimierung 177

Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2
---	--

Sonstiges
Literatur/Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none"> - Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014 - SVI, Planungsempfehlungen für Veloschnellverbindungen in Städten und Agglomerationen (voraussichtliche Herausgabe 2016) - Materialien Langsamverkehr Nr. 136, ASTRA, November 2015 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014 - Projektunterlagen Schwachstellenanalyse Kantonsstrassen OIK II
Quantitative Angaben: GVM Ist 2012: 6'500 DWV GVM Prognose Trendszenario 2030: 9'700 DWV
Bemerkungen/Hinweise: <ul style="list-style-type: none"> - Die Verbreiterung der SBB-Unterführung und das Erstellen von Radstreifen zwischen dem Kreisel und der Unterführung in Rubigen war im RGSK I mit 2.2 Mio. (+/- 50%) enthalten (Massnahme V-LV 2.7).

Massnahme:
Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard

Mühlethurnen – Belp

LV-W-1-d
Vorleistung

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: laufendes Budget oder Planungskredit RKBM



Abbildung Alltagsveloroute, Quelle: regionale Velonetzplanung, 2014

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Die Massnahme trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit erhöhtem Standard für den Veloverkehr (insb. bezüglich Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten und widerstandsfreien Alltagsvelorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten des täglichen Verkehrs umgesetzt werden. Veloschnellverbindungen sind für Distanzen von 5 bis 7 km (mehr mit E-Bike) geeignet, was die durchschnittliche Velodistanz im Alltagsverkehr steigert. Die Alltagsrouten mit erhöhtem Standard dienen zur radialen und tangentialen Erschliessung der Agglomeration. Sie sind ein Mittel zur Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs gegenüber dem MIV und dem ÖV und tragen damit zu einem höheren Modal Split-Anteil dieses umweltfreundlichen und flächeneffizienten Verkehrsmittels bei.

Die Linienführung wird im Rahmen einer Korridorstudie der RKBM geklärt. Die Veloroute dient als Alternative zur stark belasteten Kantonsstrasse, die aber eine wichtige Verbindung der Siedlungsgebiete untereinander bleibt.

Massnahmen:

- Bestimmung der am besten geeigneten Linienführung zwischen Mühlethurnen und Belp im Gürbetal inkl. Anschlüsse an die Kantonsstrassen
- Planungsstudie zur Erarbeitung des Massnahmenkonzepts (inkl. Definition Ausbaustandards, Lösung der Konflikte mit dem Fussverkehr, Belag, Beleuchtung) bis 2016
- Ausarbeitung Vorprojekt in 2019
- Voraussichtliche Umsetzung im A-Horizont

Zuständigkeiten	
Federführung: RKBM	Beteiligte Stellen: Gemeinden Belp, Toffen, Kaufdorf, Rümligen, Kirchenthurnen, Mühlethurnen, Kanton, Naturpark Gantrisch

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Planungsstudie bis 2016	
<ul style="list-style-type: none"> - Vorprojekt: 2019 - Baubeginn: 2021-2022 - Inbetriebnahme: ca. 2025 	
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: <250'000 Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil RKBM 100% 250'000 Fr.
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 Studie <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 voraussichtliche Umsetzung <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 20% Stand: Juli 2016

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Dank der Schaffung eines regionalen Alltagsveloroutensystems entstehen direktere und leistungsfähige Veloverbindungen zwischen den Zentren der Agglomeration. Die Verbindungen ergänzen das bestehende Netz und erhöhen die Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs. - WK2: Die Massnahme unterstützt die Entwicklung von dichten und zentralen Siedlungsgebieten in den Zentren der Kernagglomeration, wodurch eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden kann. - WK3: Durch die Realisierung von neuen Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard wird die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr bedeutend verbessert. - WK4: Diese Massnahme bewirkt eine Verbesserung dank einer Modal Split-Veränderung zugunsten des Veloverkehrs in der ganzen Region. 	
Machbarkeit: <ul style="list-style-type: none"> - Die Machbarkeit wurde im Rahmen der regionalen Velonetzplanung überprüft. 	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte <ul style="list-style-type: none"> - Regionale Velonetzplanung, Widerstände Nr. 869-1 und 869-873-2 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014, Korridor 03 - Wanderwege 	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

Sonstiges

Literatur/Grundlagendokumente:

- Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014
- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014
- SVI, Planungsempfehlungen für Veloschnellverbindungen in Städten und Agglomerationen (voraussichtliche Herausgabe 2016)
- Materialien Langsamverkehr Nr. 136, ASTRA, November 2015
- Gewässerschutzgesetzgebung (GSchG/GSchV)

Quantitative Angaben:

GVM Ist 2012: 7'200 DWV

GVM Prognose Trendszenario 2030: 8'700 DWV

Bemerkungen/Hinweise:

- MIV-Massnahmen auf der Kantonsstrasse: MIV-O-10 (Ortsdurchfahrt Toffen) und MIV-O-14 (Ortsdurchfahrt Mühlethurnen)

Massnahme:
Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard

Worb – Deisswil

LV-W-1-e
Vorleistung

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: laufendes Budget oder Planungskredit RKBM

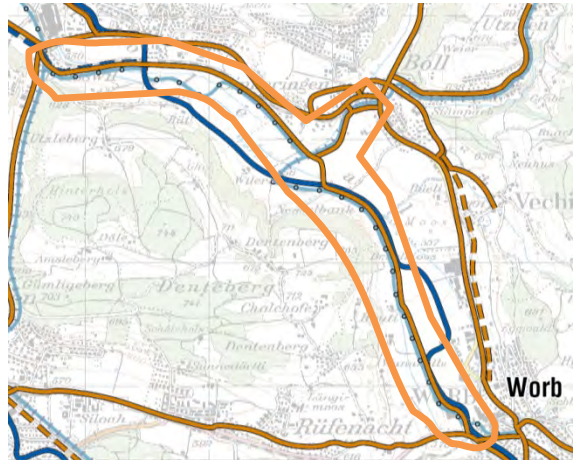


Abbildung Alltagsveloroute, Quelle: regionale Velonetzung, 2014

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Die Massnahme trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit erhöhtem Standard für den Veloverkehr (insb. bezüglich Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten und widerstandsfreien Alltagsvelorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten des täglichen Verkehrs umgesetzt werden. Veloschnellverbindungen sind für Distanzen von 5 bis 7 km (mehr mit E-Bike) geeignet, was die durchschnittliche Velodistanz im Alltagsverkehr steigert. Die Alltagsrouten mit erhöhtem Standard dienen zur radialen und tangentialen Erschliessung der Agglomeration. Sie sind ein Mittel zur Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs gegenüber dem MIV und dem ÖV und tragen damit zu einem höheren Modal Split-Anteil dieses umweltfreundlichen und flächeneffizienten Verkehrsmittels bei.

Die Linienführung wird im Rahmen einer Korridorstudie der RKBM geklärt. Die Veloroute dient als Alternative zur Kantonsstrasse für mittlere/längere Distanzen zwischen Worb und Bern-Ostermundigen-Ittigen. Somit werden sowohl Umwege als auch Höhendifferenzen vermieden. Die Kantonsstrasse bleibt eine wichtige Verbindung der Siedlungsgebiete im Worblental untereinander.

Massnahmen:

- Bestimmung der am besten geeigneten Linienführung von Alltagsvelorouten im Worblental zwischen Worb und Deisswil, mit Anbindung an Boll und Bolligen, inkl. Anschlüsse ans regionale Velonetz
- Planungsstudie zur Erarbeitung des Massnahmenkonzepts (inkl. Definition Ausbaustandards, Lösung der Konflikte mit dem Fussverkehr, Belag, Beleuchtung) bis 2018
- Ausarbeitung Vorprojekt im A-Horizont
- Voraussichtliche vollständige Umsetzung im B-Horizont
- Mit der Umsetzung der ÖV-Massnahmen Umfahrungslinie Sinneringen (Controlling Agglomerationsprogramm 2. Generation, V-ÖV 2.4) und Verlegung Station Deisswil (ÖV-Reg-1) werden erste Teile der neuen Linienführung des Radweges vorher realisiert

Zuständigkeiten	
Federführung: RKBM	Beteiligte Stellen: TBA-DLZ, TBA-OIK II, Gemeinden Worb, Vechigen, Stettlen, betroffene TU

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Planungsstudie bis 2018	
- Vorprojekt:	ca. 2020
- Baubeginn:	2023-2026
- Inbetriebnahme:	ca. 2028
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Kosten: <250'000 Fr. (exkl. MWSt.)
Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kostenteiler:
	Anteil Bund % Fr.
	Anteil Kanton % Fr.
	Anteil Gemeinde % Fr.
	Anteil RKBM 100% 250'000 Fr.
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 Studie <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 evtl. vorgezogene Massnahmen <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 voraussichtliche Umsetzung <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 20% Stand: Juli 2016

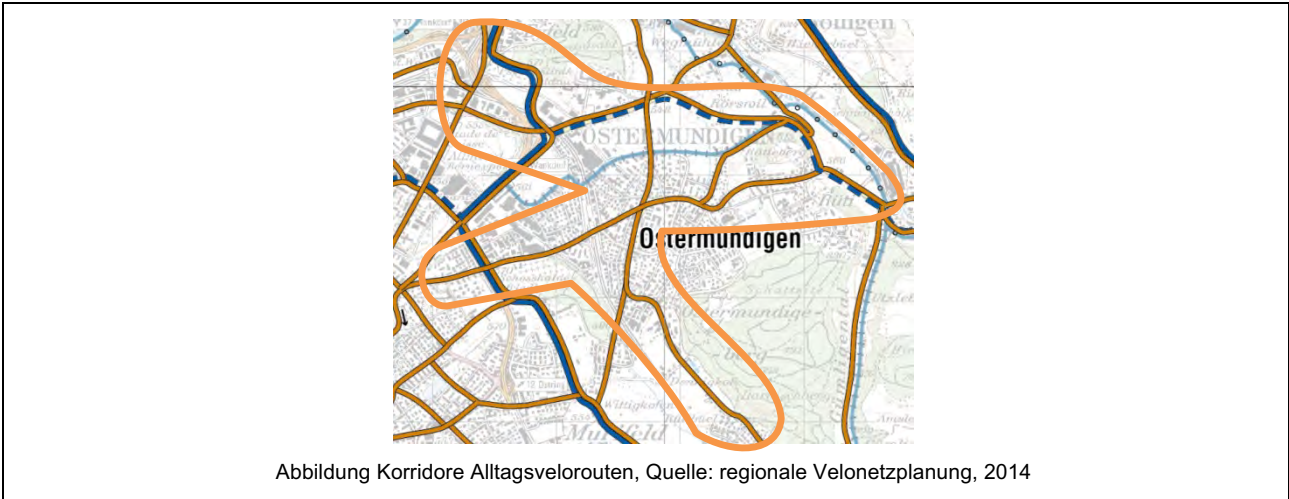
Beurteilung
Wirkung (WK 1-4):
- WK1: Dank der Schaffung eines regionalen Alltagsveloroutensystems entstehen direktere und leistungsfähige Veloverbindungen zwischen den Zentren der Agglomeration. Die Verbindungen ergänzen das bestehende Netz und erhöhen die Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs.
- WK2: Die Massnahme unterstützt die Entwicklung von dichten und zentralen Siedlungsgebieten in den Zentren der Kernagglomeration, wodurch eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden kann.
- WK3: Durch die Realisierung von neuen Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard wird die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr bedeutend verbessert.
- WK4: Diese Massnahme bewirkt eine Verbesserung dank einer Modal Split-Veränderung zugunsten des Veloverkehrs in der ganzen Region.
Machbarkeit:
- Die Machbarkeit wurde im Rahmen der regionalen Velonetzplanung überprüft.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:
- Umfahrungslinie Sinneringen (inkl. Station Boll-Utzigen) (RGSK I, V-ÖV 2.4, Controlling AP 2. Generation)
- Verlegung Station Deisswil (ÖV-Reg-1)
- ÖV-Knotenpunkt Stettlen (ÖV-Reg-7)
- Bern, Velohaupttrouten, Velokorridore und Netz (LV-W-1-k)
- Regionale Velonetzplanung, Netzlücken Nr. 352-363-358-1, 358-2, 359-4, 359-5 und Widerstände Nr. 358-359-2, 358-3, 627-6
- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Korridor 06
- Wanderwege

Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2
--	---

Sonstiges
Literatur/Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none"> - Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, 2014 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014 - SVI, Planungsempfehlungen für Veloschnellverbindungen in Städten und Agglomerationen (voraussichtliche Herausgabe 2016) - Materialien Langsamverkehr Nr. 136, ASTRA, November 2015 - Wanderwegprojekt «worbentalwärts!» , RKBM, 2012 - OIK II, Massnahmenkonzept Kantonsstrasse Worblental - Gewässerschutzgesetzgebung (GSchG/GSchV)
Quantitative Angaben: GVM Ist 2012: 9'700 DWV GVM Prognose Trendszenario 2030: 11'300 DWV
Bemerkungen/Hinweise: <ul style="list-style-type: none"> - MIV-Massnahmen auf der Kantonsstrasse: MIV-O-2 (Vechigen-Boll) und MIV-O-17 (Stettlen)

Massnahme: Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard	Ostermundigen	LV-W-1-g Priorität A
--	----------------------	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: laufendes Budget oder Planungskredit RKBM



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Die Massnahme trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit erhöhtem Standard für den Veloverkehr (insb. bezüglich Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten und widerstandsfreien Alltagsvelorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten des täglichen Verkehrs umgesetzt werden. Veloschnellverbindungen sind für Distanzen von 5 bis 7 km (mehr mit E-Bike) geeignet, was die durchschnittliche Velodistanz im Alltagsverkehr steigert. Die Alltagsrouten mit erhöhtem Standard dienen zur radialen und tangentialen Erschliessung der Agglomeration. Sie sind ein Mittel zur Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs gegenüber dem MIV und dem ÖV und tragen damit zu einem höheren Modal Split-Anteil dieses umweltfreundlichen und flächeneffizienten Verkehrsmittels bei.

Massnahmen:

- Bestimmung der am besten geeigneten Linienführung im Raum Ostermundigen in den Korridoren Worblental – Berner Innenstadt sowie Muri – Wankdorf / Ittigen inkl. Anschlüsse ans regionale Velonetz bis 2018
- Planungsstudie zur Erarbeitung des Massnahmenkonzepts (inkl. Definition Ausbaustandards, Lösung der Konflikte mit dem Fussverkehr, Belag, Beleuchtung) im A-Horizont
- Ausarbeitung Vorprojekt im A-Horizont
- Voraussichtliche Realisierung im B-Horizont

Zuständigkeiten

Federführung:

RKBM

Beteiligte Stellen:

Gemeinden Ostermundigen, Bern, Muri, Bolligen, Ittigen, Stettlen, betroffene TU

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine: Korridorstudie bis 2018 / Planungsstudie 2019 - 2020

- Vorprojekt: 2021-2022

- Baubeginn: 2023-2026 - Inbetriebnahme: ca. 2028	
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: <500'000 (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil RKBM 100% 500'000 Fr.
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 Studie Teil 1 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Studie Teil 2 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 voraussichtliche Umsetzung <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 20% Stand: Juli 2016

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Dank der Schaffung eines regionalen Alltagsveloroutensystems entstehen direktere und leistungsfähige Veloverbindungen zwischen den Zentren der Agglomeration. Die Verbindungen ergänzen das bestehende Netz und erhöhen die Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs. - WK2: Die Massnahme unterstützt die Entwicklung von dichten und zentralen Siedlungsgebieten in den Zentren der Kernagglomeration, wodurch eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden kann. - WK3: Durch die Realisierung von neuen Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard wird die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr bedeutend verbessert. - WK4: Diese Massnahme bewirkt eine Verbesserung dank einer Modal Split-Veränderung zugunsten des Veloverkehrs in der ganzen Region.	
Machbarkeit: - Die Machbarkeit wurde im Rahmen der regionalen Velonetzplanung überprüft.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: - Verbesserungen Tram- und Busangebot Kernagglomeration (ÖV-W-2a) - VM Stadt Bern (NM-VM-1-a) - VM Ostermundigen – Bern Ost (NM-VM-1-b) - Bern, Velohaupttrouten, Velokorridore und Netz (LV-W-1-k)	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges		
Literatur/Grundlagendokumente:		
<ul style="list-style-type: none"> - Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014 - SVI, Planungsempfehlungen für Veloschnellverbindungen in Städten und Agglomerationen (voraussichtliche Herausgabe 2016) - Materialien Langsamverkehr Nr. 136, ASTRA, November 2015 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014 		
Quantitative Angaben:		
	Bernstrasse	Obere Zollgasse
GVM Ist 2012:	9'000 DWV	3'600 DWV
GVM Prognose Trendszenario 2030:	10'700 DWV	4'600 DWV
Bemerkungen/Hinweise:		
<ul style="list-style-type: none"> - Die Realisierung wird evtl. nach Teilräumen aufgeteilt. 		

Massnahme: Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard	Belp – Bern	LV-W-1-h Vorleistung
--	--------------------	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: laufendes Budget oder Planungskredit RKBM



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Die Massnahme trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit erhöhtem Standard für den Veloverkehr (insb. bezüglich Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten und widerstandsfreien Alltagsvelorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten des täglichen Verkehrs umgesetzt werden. Veloschnellverbindungen sind für Distanzen von 5 bis 7 km (mehr mit E-Bike) geeignet, was die durchschnittliche Velodistanz im Alltagsverkehr steigert. Die Alltagsrouten mit erhöhtem Standard dienen zur radialen und tangentialen Erschliessung der Agglomeration. Sie sind ein Mittel zur Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs gegenüber dem MIV und dem ÖV und tragen damit zu einem höheren Modal Split-Anteil dieses umweltfreundlichen und flächeneffizienten Verkehrsmittels bei.

Massnahmen:

- Festlegung der am besten geeigneten Linienführung im Korridor Belp-Bern (entlang Kantonsstrasse oder durch die Wohnquartiere) und der Anschlüsse ans regionale Velonetz bis 2016
- Planungsstudie zur Erarbeitung des Massnahmenkonzepts (inkl. Definition Ausbaustandards, Lösung der Konflikte mit dem Fussverkehr, Belag, Beleuchtung) in 2018
- Ausarbeitung Vorprojekt im A-Horizont
- Voraussichtliche Realisierung im B-Horizont

Zuständigkeiten

Federführung:
 RKBM

Beteiligte Stellen:
 Gemeinden Belp, Bern, Kehrsatz, Köniz, TBA-DLZ, betroffene TU

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Korridorstudie bis 2018 / Planungsstudie 2018 - Vorprojekt: ca. 2020 - Baubeginn: 2023-2026 - Inbetriebnahme: ca. 2028	
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: <250'000 Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil RKBM 100% 250'000 Fr.
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 Studie, Teil 1 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Studie, Teil 2 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 voraussichtliche Umsetzung <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 20% Stand: Juli 2016

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Dank der Schaffung eines regionalen Alltagsveloroutensystems entstehen direktere und leistungsfähige Veloverbindungen zwischen den Zentren der Agglomeration. Die Verbindungen ergänzen das bestehende Netz und erhöhen die Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs. - WK2: Die Massnahme unterstützt die Entwicklung von dichten und zentralen Siedlungsgebieten in den Zentren der Kernagglomeration, wodurch eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden kann. - WK3: Durch die Realisierung von neuen Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard wird die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr bedeutend verbessert. - WK4: Diese Massnahme bewirkt eine Verbesserung dank einer Modal Split-Veränderung zugunsten des Veloverkehrs in der ganzen Region.	
Machbarkeit: - Die Machbarkeit wurde im Rahmen der regionalen Velonetzplanung überprüft.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: - Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern (ÖV-Tram-1) - VM Stadt Bern (NM-VM-1-a) - VM Köniz Wabern – Bern Süd (NM-VM-1-d) - Köniz, Wabern, Weyergut (LV-N-4) - Mühlethurnen – Belp, Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard (LV-W-1-d) - Bern, Velohaupttrouten, Velokorridore und Netz (LV-W-1-k) - Planungsstudie Aarequerungen (LV-W-3-c) - Sachplan Veloverkehr, Netzlücken Nr. 24 und 25	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges	
Literatur/Grundlagendokumente:	
<ul style="list-style-type: none">- Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014- SVI, Planungsempfehlungen für Veloschnellverbindungen in Städten und Agglomerationen (voraussichtliche Herausgabe 2016)- Materialien Langsamverkehr Nr. 136, ASTRA, November 2015- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014	
Quantitative Angaben:	
GVM Ist 2012:	17'900 DWV
GVM Prognose Trendszenario 2030:	19'300 DWV
Bemerkungen/Hinweise:	
-	

Massnahme: Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard	Köniz	LV-W-1-i Vorleistung
--	-------	-------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: laufendes Budget oder Planungskredit der Gemeinde Köniz



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Die Massnahme trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit erhöhtem Standard für den Veloverkehr (insb. bezüglich Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten und widerstandsfreien Alltagsvelorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten des täglichen Verkehrs umgesetzt werden. Veloschnellverbindungen sind für Distanzen von 5 bis 7 km (mehr mit E-Bike) geeignet, was die durchschnittliche Velodistanz im Alltagsverkehr steigert. Die Alltagsrouten mit erhöhtem Standard dienen zur radialen und tangentialen Erschliessung der Agglomeration. Sie sind ein Mittel zur Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs gegenüber dem MIV und dem ÖV und tragen damit zu einem höheren Modal Split-Anteil dieses umweltfreundlichen und flächeneffizienten Verkehrsmittels bei.

Als wichtiger Bestandteil dieser Massnahme wird ein Alternativweg entlang der Bahnanlage im Rahmen der Gleisfelderweiterung geprüft.

Massnahmen:

- Bestimmung der am besten geeigneten Linienführung von Alltagsvelorouten in den Korridoren zwischen Köniz und Bern
- Planungsstudie zur Erarbeitung des Massnahmenkonzepts (inkl. Definition Ausbaustandards, Lösung der Konflikte mit dem Fussverkehr, Belag, Beleuchtung) bis 2018
- Ausarbeitung Vorprojekt ca. 2019
- Voraussichtliche Umsetzung im A-Horizont oder je nach Variante im Zusammenhang mit dem Doppelspurausbau Liebefeld-Köniz (ÖV-Reg-8-c)

Zuständigkeiten

Federführung: Gemeinde Köniz	Beteiligte Stellen: RKBM, Stadt Bern, TBA-OIK II, betroffene TU
---------------------------------	--

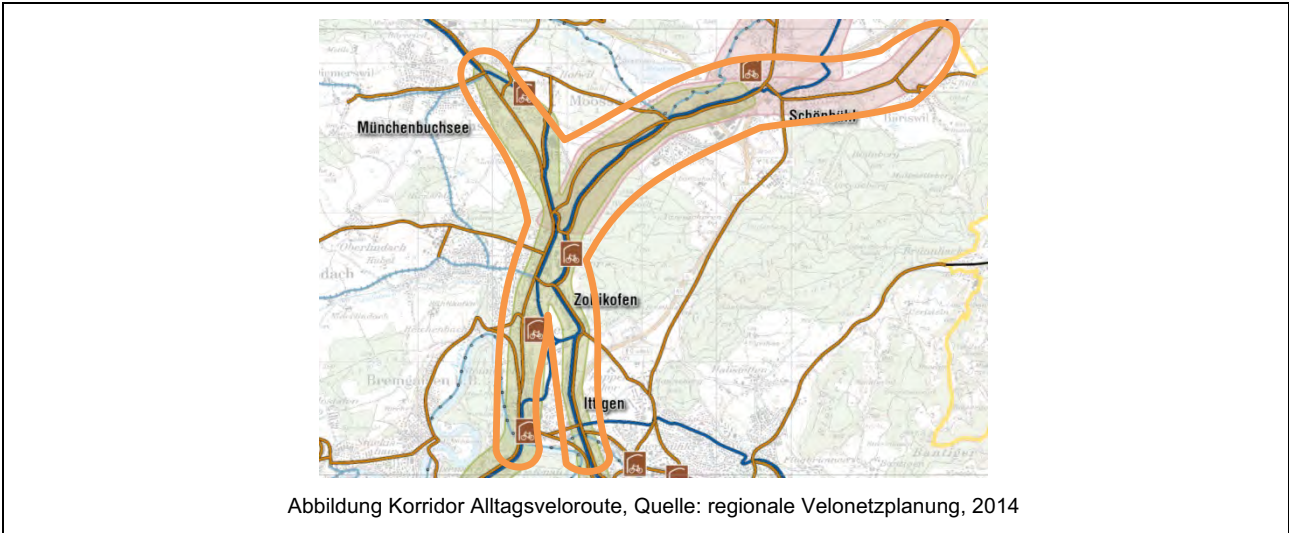
Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Planungsstudie bis 2018 - Vorprojekt: 2019-2020 - Baubeginn: ca. 2022 - Inbetriebnahme: ca. 2025	
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: <250'000 Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde 100% 250'000 Fr. Anteil % Fr. Genauigkeit: +/- 20% Stand: Juli 2016
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 Studie <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Vorprojekt <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 voraussichtliche Umsetzung <input type="checkbox"/> ab 2027	

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Dank der Schaffung eines regionalen Alltagsveloroutensystems entstehen direktere und leistungsfähige Veloverbindungen zwischen den Zentren der Agglomeration. Die Verbindungen ergänzen das bestehende Netz und erhöhen die Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs. - WK2: Die Massnahme unterstützt die Entwicklung von dichten und zentralen Siedlungsgebieten in den Zentren der Kernagglomeration, wodurch eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden kann. - WK3: Durch die Realisierung von neuen Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard wird die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr bedeutend verbessert. - WK4: Diese Massnahme bewirkt eine Verbesserung dank einer Modal Split-Veränderung zugunsten des Veloverkehrs in der ganzen Region.	
Machbarkeit: - Die Machbarkeit wurde im Rahmen der regionalen Velonetzplanung überprüft.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: - Köniz, ÖV-Knotenpunkt Waldegg (ÖV-Reg-6) - Köniz, Doppelspur Liebefeld-Köniz (ÖV-Reg-8-c) - Verbesserungen Tram- und Busangebot Kernagglomeration (ÖV-W-2a) - VM Stadt Bern (NM-VM-1-a) - VM Köniz - Bern Südwest (NM-VM-1-e) - Bern – Köniz, Erhöhung Verkehrssicherheit Könizstrasse (MIV-S-1) - Bern, Velohaupttrouten, Velokorridore und Netz (LV-W-1-k)	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges		
Literatur/Grundlagendokumente:		
<ul style="list-style-type: none"> - Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014 - SVI, Planungsempfehlungen für Veloschnellverbindungen in Städten und Agglomerationen (voraussichtliche Herausgabe 2016) - Materialien Langsamverkehr Nr. 136, ASTRA, November 2015 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014 - Teilrichtplan Veloverkehr, Raumentwicklungsplan der Gemeinde Köniz, Oktober 2013 		
Quantitative Angaben:		
	Schwarzenburgstrasse	Könizstrasse
GVM Ist 2012:	8'200 DWV	5'000 DWV
GVM Prognose Trendszenario 2030:	9'700 DWV	4'800 DWV
Bemerkungen/Hinweise:		
-		

Massnahme: Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard	Raum Zollikofen	LV-W-1-j Priorität A
--	------------------------	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: laufendes Budget oder Planungskredit RKBM



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Die Massnahme trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit erhöhtem Standard für den Veloverkehr (insb. bezüglich Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten und widerstandsfreien Alltagsvelorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten des täglichen Verkehrs umgesetzt werden. Veloschnellverbindungen sind für Distanzen von 5 bis 7 km (mehr mit E-Bike) geeignet, was die durchschnittliche Velodistanz im Alltagsverkehr steigert. Die Alltagsrouten mit erhöhtem Standard dienen zur radialen und tangentialen Erschliessung der Agglomeration. Sie sind ein Mittel zur Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs gegenüber dem MIV und dem ÖV und tragen damit zu einem höheren Modal Split-Anteil dieses umweltfreundlichen und flächeneffizienten Verkehrsmittels bei.

Dabei sollen die verschiedenen Ortsdurchfahrten geprüft werden und die geeignete Linienführung für Velorouten mit erhöhtem Standard definiert werden.

Massnahmen:

- Festlegung der am besten geeigneten Linienführung von Alltagsvelorouten im Raum Zollikofen (Korridore Münchenbuchsee, Schönbühl, Ittigen, Bern) und der Anschlüsse ans regionale Velonetz bis 2018
- Planungsstudie zur Erarbeitung des Massnahmenkonzepts (inkl. Definition Ausbaustandards, Lösung der Konflikte mit dem Fussverkehr, Belag, Beleuchtung) im A-Horizont
- Ausarbeitung Vorprojekt im A oder B-Horizont
- Voraussichtliche Realisierung im B-Horizont

Zuständigkeiten

Federführung: RKBM	Beteiligte Stellen: Gemeinden Zollikofen, Münchenbuchsee, Moosseedorf, Urtenen-Schönbühl, Bärswil, Ittigen, Bern
-----------------------	---

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: Korridorstudie bis 2018 / Planungsstudie 2019 - 2020 - Vorprojekt: ca. 2022 - Baubeginn: ca. 2025 - Inbetriebnahme: ca. 2028	
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: <500'000 Fr. Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil RKBM 100% 500'000 Fr.
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 Studie, Teil 1 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Studie, Teil 2 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026, voraussichtliche Umsetzung <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 20% Stand: Juli 2016

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Dank der Schaffung eines regionalen Alltagsveloroutensystems entstehen direktere und leistungsfähige Veloverbindungen zwischen den Zentren der Agglomeration. Die Verbindungen ergänzen das bestehende Netz und erhöhen die Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs. - WK2: Die Massnahme unterstützt die Entwicklung von dichten und zentralen Siedlungsgebieten in den Zentren der Kernagglomeration, wodurch eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden kann. - WK3: Durch die Realisierung von neuen Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard wird die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr bedeutend verbessert. - WK4: Diese Massnahme bewirkt eine Verbesserung dank einer Modal Split-Veränderung zugunsten des Veloverkehrs in der ganzen Region.	
Machbarkeit: - Die Machbarkeit wurde im Rahmen der regionalen Velonetzplanung überprüft.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: - Moosseedorf, Ortsdurchfahrt (MIV-O-11) - VM Bern Nord (RGSK I, NM 1.1) - VM Stadt Bern (NM-VM-1-a) - Moosseedorf – Zollikofen, Bernstrasse – Zürichstrasse (LV-S-6) - Bern, Velohaupttrouten, Velokorridore und Netz (LV-W-1-k) - Regionale Velonetzplanung, Schwachstelle Nr. 403-1, 551-2 - Sachplan Veloverkehr, Netzlücke Nr. 37, Korridor 08	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges

Literatur/Grundlagendokumente:

- Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014
- SVI, Planungsempfehlungen für Veloschnellverbindungen in Städten und Agglomerationen (voraussichtliche Herausgabe 2016)
- Materialien Langsamverkehr Nr. 136, ASTRA, November 2015
- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014
- AP V + S 2007, Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr, Nr. 62g

Quantitative Angaben:

Belastung bestehendes Strassennetz:

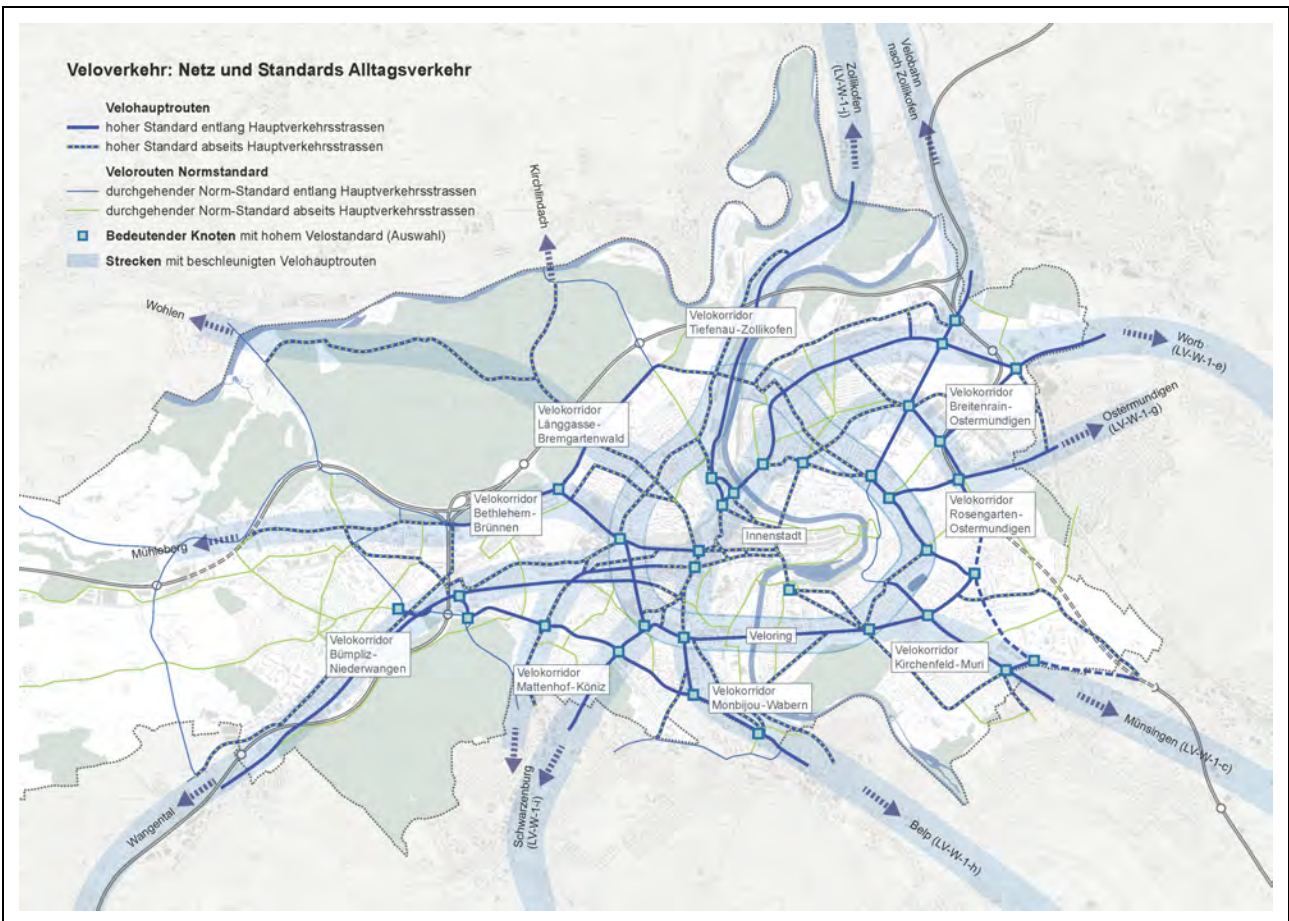
- | | |
|-------------------------------|---|
| - Bernstrasse Münchenbuchsee: | GVM Ist 2012: 12'300 DWV |
| | GVM Prognose Trendszenario 2030: 14'200 DWV |
| - Bernstrasse Moosseedorf: | GVM Ist 2012: 11'700 DWV |
| | GVM Prognose Trendszenario 2030: 13'700 DWV |
| - Zollikofen Bahnhof: | GVM Ist 2012: 19'700 DWV |
| | GVM Prognose Trendszenario 2030: 22'800 DWV |
| - Zollikofen Länggasse: | GVM Ist 2012: 6'800 DWV |
| | GVM Prognose Trendszenario 2030: 8'900 DWV |
| - Tiefenau: | GVM Ist 2012: 19'000 DWV |
| | GVM Prognose Trendszenario 2030: 21'300 DWV |

Bemerkungen/Hinweise:

- Die Realisierung wird evtl. nach Teilräumen aufgeteilt.
- Die Umfahrung Bärswil (Massnahme V-LV 2.13 RGSK I) war mit 1.1 Mio. im RGSK I enthalten.

Massnahme: Velohaupttrouten Stadt Bern	Bern, Velohaupttrouten Velokorridore und Netz	LV-W-1-k Vorleistung
--	---	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: laufendes Budget oder Planungsbericht der Stadt Bern



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Die Massnahme trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insb. Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten und widerstandsfreien Velorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten des täglichen Verkehrs umgesetzt werden. Die Alltagsrouten sind ein Mittel zur Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs gegenüber dem MIV und ÖV und tragen somit zu einem höheren Modal-Split dieses umweltfreundlichen und flächeneffizienten Verkehrsmittels bei.

Ziel der Stadt Bern ist es, den Veloverkehrsanteil in Bern bis 2030 von 11 % auf 20 % zu erhöhen. Insbesondere sollen Velo-Alltagsrouten mit hohem Standard realisiert werden, welche den Kriterien **Direktheit, Kohärenz, Attraktivität und Sicherheit entsprechen** und welche regional durchgebunden sind.

Die Vernetzung der Velohaupttrouten der Stadt Bern mit der Region bietet in Anbetracht des wachsenden Marktanteils der E-Bikes, insbesondere in der Kernagglomeration ein grosses Potenzial für den Veloverkehr.

Massnahmen:

Aufbau eines durchgehenden Alltags-Routennetzes mit Velohaupttrouten auf und neben Hauptachsen mit hohem räumlichem und betrieblichem Standard. Das Velohaupttroutennetz besteht aus einem **Veloring** und mehreren **Velokorridoren**, die aus der Stadt Bern in die angrenzenden Gemeinden führen und abgestimmt sind auf das regionale Alltags-Velonetz der Nachbargemeinden.

In **Vorstudien** werden für den Veloring und die einzelnen Velokorridore Massnahmen dargestellt und beschrieben. Die Schnittstellen zwischen den verschiedenen Abschnitten werden geklärt und die Kohärenz auf der Strecke und mit den Nachbargemeinden wird sichergestellt.

In der **Vorstudie Veloring Stadt Bern** werden Massnahmen dargestellt und beschrieben. Der Veloring schliesst an die radialen Velokorridore an und bildet attraktive tangentielle Bezüge zwischen den Korridoren.

In den **Vorstudien Velokorridor Breitenrain – Ostermundigen und Velokorridor Rosengarten - Ostermundigen** werden Massnahmen dargestellt und beschrieben. Sie schliessen an die Massnahme LV-W-1-g «Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard, Ostermundigen» an und bilden zusammen den Korridor LV-W-1-e in Richtung Deisswil und Worb.

In der **Vorstudie Velokorridor Kirchenfeld – Muri** werden Massnahmen dargestellt und beschrieben. Sie schliessen an die Massnahme LV-W-1-c «Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard, Münsingen – Bern» an und bilden zusammen den Korridor in Richtung Aaretal.

In der **Vorstudie Velokorridor Monbijou – Wabern** werden Massnahmen dargestellt und beschrieben. Sie schliessen an die Massnahme LV-W-1-h «Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard, Belp - Bern» an und bilden zusammen mit der Massnahme LV-W-1-d Mühleturnen – Belp den Korridor in Richtung Gürbetal.

In der **Vorstudie Velokorridor Mattenhof – Köniz (inkl. Ast Könizstrasse)** werden Massnahmen dargestellt und beschrieben. Sie schliessen an die Massnahme Köniz LV-W-1-i «Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard» an und bilden zusammen den Korridor in die Region Bern-Mittelland Richtung Schwarzenburg.

In der **Vorstudie Velokorridor Bümpliz – Niederwangen** werden Massnahmen dargestellt und beschrieben. Sie schliessen an die Massnahmen in Richtung Thörishaus an und bilden zusammen den Korridor ins Wangental und in Richtung Laupen.

In der **Vorstudie Velokorridor Bethlehem – Brünnen** werden Massnahmen dargestellt und beschrieben. Sie schliessen an Massnahmen in Richtung Mühleberg und Laupen an.

In der **Vorstudie Velokorridor Länggasse – Bremgartenwald** werden Massnahmen dargestellt und beschrieben. Sie schliessen an die Velorouten in Richtung Wohlen und Kirchlindach an und bilden zusammen den Korridor in die Region Bern-Mittelland Richtung Frienisberg.

Der **Velokorridor Tiefenau – Zollikofen** wird in der Vorstudie Veloring Nord und Zufahrten FVV behandelt. Die Massnahmen, insbesondere die in Umsetzung befindende Massnahme Tiefenaustrasse schliesst an die Massnahme LV-W-1-j «Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard, Raum Zollikofen» an und bilden zusammen den Korridor in Richtung Münchenbuchsee, Schönbühl.

Die **Velohaupttrouten Innenstadt** werden im Bahnhofbereich im Rahmen eines Gesamtplans «Neuorganisation und Gestaltung Stadtraum Bahnhof» entwickelt. Die weiteren Velohaupttrouten in der Innenstadt werden in einzelnen Vorstudien dargestellt und beschrieben.

In den **Vorstudien** werden Massnahmen nach folgendem **Standard** entwickelt:

Realisierung von **Velo-Haupttrouten entlang stadträumlicher Hauptachsen**, welche direkte und attraktive Verbindungen zwischen den Quell- und Zielgebieten aufweisen. In der Regel (bei hohem MIV-Aufkommen und hohen Geschwindigkeiten) ist eine räumliche Separierung des Veloverkehrs mit **breiten Radstreifen oder strassenbegleitenden Radwegen** vorgesehen. Im Idealfall wird eine Breite von **2.50m** angestrebt. Bei geringem MIV-Aufkommen und tiefen Geschwindigkeiten (<30km/h) können auch Koexistenzlösungen gewählt werden. Auf den Kantonsstrassen werden die kantonalen Standards angewendet.

Der Standard dieser Velo-Haupttrouten orientiert sich an nationalen und internationalen Best-Practice-Beispielen. An wichtigen Verkehrsknoten ist die **betriebliche Bevorzugung** des Veloverkehrs zu prüfen.

Realisierung von **Velo-Haupttrouten abseits Hauptverkehrsstrassen**, welche **alternative Routen** auf wenig befahrenen Strassen anbieten. Damit werden die Bedürfnisse der weniger geübten Velofahrenden abgedeckt respektive neue Velofahrende gewonnen. Im Idealfall werden sie als **Fahrradstrassen** (oder mit vergleichbarem Standard) realisiert.

Zuständigkeiten

Federführung:

Stadt Bern; Verkehrsplanung

Beteiligte Stellen:

Tiefbauamt Stadt Bern, Stadtplanungsamt, betroffene TU, TBA-DLZ, OIK II (OIK in Vorstudien mit Anteilen Kantonsstrasse), Ostermundigen, Muri, Köniz; RKBM; Forstdienst

Sonstiges

Literatur/Grundlagendokumente:

- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014
- Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014
- SVI, Planungsempfehlungen für Veloschnellverbindungen in Städten und Agglomerationen (voraussichtliche Herausgabe 2016)
- Materialien Langsamverkehr Nr. 136, ASTRA, November 2015
- Machbarkeitsuntersuchungen Velorouten mit erhöhtem Standard, Stadt Bern, 8. Mai 2015
- STEK 2016 – Vertiefungsbericht Mobilität zum Stadtentwicklungskonzept 2016, Stand Mitwirkung, August 2016
- Masterplan Veloinfrastruktur, Verkehrsplanung Stadt Bern, 2016
- Vorstudie Veloring Nord und Zufahrten FVV, Verkehrsplanung Stadt Bern, 2016
- Vorstudie Veloroute Bern – Köniz, Kurz- und mittelfristige Massnahmen, Verkehrsplanung Stadt Bern, April 2016

Bemerkungen/Hinweise:

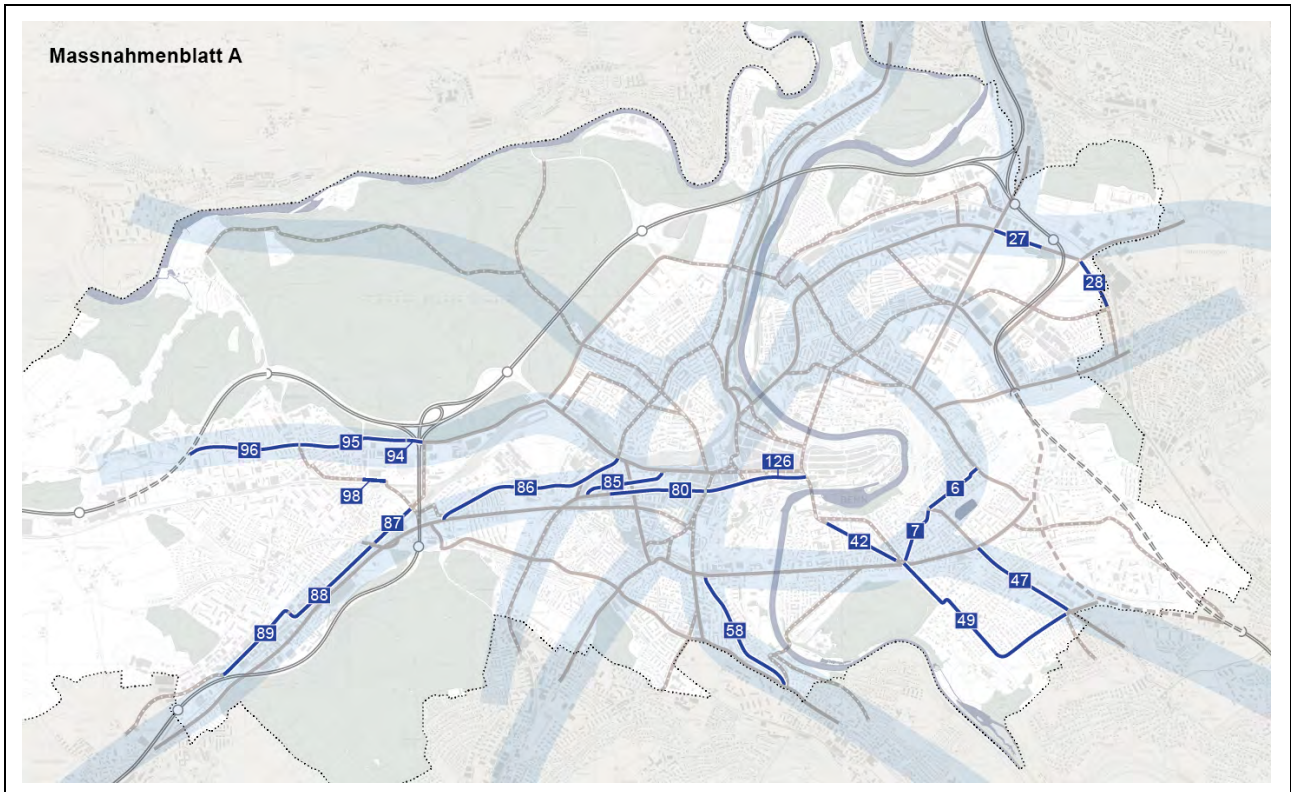
- Die Vorstudie für den **Velokorridor Bollwerk - Wankdorf** wurde im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchungen Velorouten mit erhöhtem Standard erstellt (Bericht Verkehrstechnische Machbarkeit Route Wankdorf; LSA, Mai 2015). Im Sommer 2016 wurden im Massnahmenpaket «Erhöhung Verkehrssicherheit Nordring – Velohauptroute Wankdorf, ARE-Code 351.028 AP-Nr. 23» Sofortmassnahmen auf der Velohauptroute Wankdorf umgesetzt. Weiterführende Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit werden ab 2018 im Rahmen des gleichen Massnahmenpakets umgesetzt.
- Auf dem **Velokorridor Breitenrain - Ostermundigen** wird ab 2021 durch das ASTRA eine Fuss-Veloverbindung über den Autobahnanschluss Bolligenstrasse – Schermenweg erstellt. Das Tiefbauamt des Kantons saniert die angrenzende Bolligenstrasse Nord (Realisierung voraussichtlich 2019/2020). In diesem Projekt ist für den Veloverkehr ein erhöhter Standard mit Zusatzbestellungen der Stadt vorgesehen. Im Rahmen des Projekt «Umgestaltung Gebiet Anschluss Wankdorf UGAW» wird zudem vom ASTRA ab 2021 die stadteinwärts führende Bolligenstrasse Süd erneuert, dabei sind auch Verbesserungen für den Veloverkehr im Vordergrund.
- Auf dem **Velokorridor Rosengarten – Ostermundigen** werden im Rahmen der neuen Tramprojektierung Velomassnahmen optimiert.
- Auf dem **Velokorridor Kirchenfeld – Muri** wird ab voraussichtlich 2020 im Rahmen des Doppelspurausbaus des Trams der Knoten Egghölzli und die Thunstrasse bis zum Zentrum Muri durch das Tiefbauamt des Kantons saniert. Dabei werden die kantonalen Standards für den Veloverkehr realisiert.
- Auf dem **Velokorridor Monbijou – Wabern** wird im Zusammenhang mit der Gleissanierung die qualitative Netzlücke für den Veloverkehr geschlossen und die Verkehrssicherheit erhöht (Massnahmenblatt Bern, Seftigenstrasse, MIV-O-20, Priorität B). Im Rahmen dieser Planung soll ein hoher Standard für den Veloverkehr erreicht werden.
- Auf dem **Velokorridor Mattenhof – Köniz** wird bis Ende 2017 mit der Neugestaltung und Sanierung Eigerplatz die Qualität und Sicherheit auch für den Veloverkehr verbessert. Auf der Schwarzenburgstrasse ab Dubystrasse bis Brühlplatz (Gemeinden Bern und Köniz) werden 2017 im Rahmen des Massnahmenpakets «Bern / Köniz Schliessen von Netzlücken, ARE-Code 351.025» Sofortmassnahmen umgesetzt. Der Velokorridor Bern – Köniz wird die 1. gemeindeübergreifende regionale Velohauptroute.
- Auf dem **Velokorridor Bümpliz – Niederwangen** werden auf Stadtgebiet Bern 2016 Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Velosicherheit umgesetzt (v.a. Markierung und Signalisation). Im Zusammenhang mit dem Ausbauprojekt der SBB ab 2020 werden auf der Freiburgstrasse auch bauliche Verbesserungen für den Veloverkehr angestrebt. Die Freiburgstrasse ab Kreisel Hallmattstrasse bis Niederwangen und weiter durch das Wangental wird voraussichtlich ab 2019 durch das Tiefbauamt des Kantons saniert. Dabei werden die kantonalen Standards für den Veloverkehr realisiert.
- Auf dem **Velokorridor Tiefenau - Zollikofen** wird bis 2018 die Tiefenaustrasse durch das Tiefbauamt des Kantons saniert. Dabei werden gehobene Standards für den Veloverkehr realisiert.

Massnahmenpaket:
Velohaupttrouten Stadt Bern

Bern, Velohaupttrouten
A-Massnahmen

LV-W-1-k-a
Priorität A

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Das Massnahmenpaket trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insb. Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten und widerstandsfreien Velorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten des täglichen Verkehrs umgesetzt werden. Die Alltagsrouten sind ein Mittel zur Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs gegenüber dem MIV und ÖV und tragen somit zu einem höherem Modal-Split dieses umweltfreundlichen und flächeneffizienten Verkehrsmittels bei.

Ziel der Stadt Bern ist es, den Veloverkehrsanteil in Bern bis 2030 von 11 % auf 20 % zu erhöhen. Insbesondere sollen Velo-Alltagsrouten mit hohem Standard realisiert werden, welche den Kriterien **Direktheit, Kohärenz, Attraktivität und Sicherheit entsprechen** und welche regional durchgebunden sind.

Massnahmen:

Realisierung von **Velo-Haupttrouten entlang stadträumlicher Hauptachsen**, welche direkte und attraktive Verbindungen zwischen den Quell- und Zielgebieten aufweisen. In der Regel (bei hohem MIV-Aufkommen und hohen Geschwindigkeiten) ist eine räumliche Separierung des Veloverkehrs mit **breiten Radstreifen oder strassenbegleitenden Radwegen** vorgesehen. Im Idealfall wird eine Breite von **2.50m** angestrebt. Bei geringem MIV-Aufkommen und tiefen Geschwindigkeiten (<30km/h) können auch Koexistenzlösungen gewählt werden. Der Standard dieser Velo-Haupttrouten orientiert sich an nationalen und internationalen Best-Practice-Beispielen. An wichtigen Verkehrsknoten ist die **betriebliche Bevorzugung** des Veloverkehrs zu prüfen.

Realisierung von **Velo-Haupttrouten abseits Hauptverkehrsstrassen**, welche **alternative Routen** auf wenig befahrenen Strassen anbieten. Damit werden die Bedürfnisse der weniger geübten Velofahrenden abgedeckt respektive neue Velofahrende gewonnen. Im Idealfall werden sie als **Fahrradstrassen** (oder mit vergleichbarem Standard) realisiert.

Massnahmen im A-Horizont

Die Velohaupttrouten werden nach zwei Grundsätzen projektiert:

Grundsatz 1: Aufnahme des hohen Velo-Standards in die laufenden Planungen im Korridor (siehe Abhängigkeiten).

Grundsatz 2: Für die weiteren Massnahmen werden eigenständige Veloprojekte / oder neue umfassende Planungen, die einen hohen Velostandard berücksichtigen realisiert (Kosten betreffen Velomassnahmen mit hohem Standard)

Abschnitt /Nr.	Massnahmen (Planungsstand Juli 2016)	Koordinationsstand	Kosten in Mio.
	Veloring		
6	Schosshaldenstrasse	VO	0.5
7	Seminarstrasse	VO	0.5
	Velokorridor Breitenrain - Ostermundigen		
27	Wankdorf; Zufahrtsroute bis Knoten Bolligenstrasse – Schermenweg, Variante Wegführung durch Parkanlage	ZE	1.0
28	Schermenweg bis Grenze Ostermundigen; Zufahrtsroute Knoten Bolligenstrasse – Schermenweg	ZE	0.2
	Velokorridor Kirchenfeld - Muri		
42	Thunstrasse West	ZE	0.2
47	Muristrasse; Optimierung Velodurchfahrt Haltestelle Weltpost	VO	0.2
49	Brunnadernstrasse	ZE	0.5
	Velokorridor Monbijou - Wabern		
58	Wabernstrasse – Landoltstrasse; Fahrradstrasse	VO	0.5
	Velokorridor Bümpliz - Niederwangen		
80	Effingerstrasse	ZE	2.0
85	Schlösslistrasse; Fahrradstrasse	VO	0.3
86	Freiburgstrasse; ab Insel bis Europaplatz; Teil als Fahrradstrasse	VO	0.5
87	Europaplatz – Stöckacker Süd/Bethlehemstrasse; LV-Verbindung	VO	0.5
88	Bahnhöweg – Lagerhausweg; Fahrradstrasse	VO	0.3
89	Morgartenstrasse (Weidgasse – Halmattstrasse)	VO	0.5
	Velokorridor Bethlehem - Brünnen		
94	Murtenstrasse – Stöckackerstrasse; Verbindungsstück	VO	0.3
95	Stöckackerstrasse – Murtenstrasse	VO	0.5
96	Waldmannstrasse; Fahrradstrasse	VO	0.5
98	Untermattweg – Stöckackerstrasse; LV-Verbindung	VO	0.5
	Velohaupttrouten Innenstadt		
126	Innenstadt Süd; Veloachse	VO	0.3
	Kosten Total		9.8

Zuständigkeiten

Federführung:

Stadt Bern; Verkehrsplanung

Beteiligte Stellen:

Tiefbauamt Stadt Bern, Stadtplanungsamt, betroffene TU, ASTRA (Nr. 27, 28), OIK II (Nr. 58)

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

- Planungsarbeiten, Vorstudien: 2016/2017
- Vorprojekte: ab 2017
- Baubeginn: ab 2019

- Inbetriebnahme: ab 2022													
Koordinationsstand: siehe oben <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten (Fr.): 9.8 Mio. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">35%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">3.43 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">39.65%</td> <td style="text-align: right;">3.89 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">25.35%</td> <td style="text-align: right;">2.48 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> Genauigkeit: +/- 30 % Stand: Juli 2016	Anteil Bund	35%	3.43 Mio. Fr.	Anteil Kanton	39.65%	3.89 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	25.35%	2.48 Mio. Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	3.43 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	39.65%	3.89 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinde	25.35%	2.48 Mio. Fr.											
Anteil	%	Fr.											
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027													

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bewirkt durch die Schaffung von Velohaupttrouten in der Stadt Bern, neue direktere und leistungsfähige Veloverbindung zwischen den Zentren der Agglomeration. Die einzelnen Massnahmen sind eingebunden in Velokorridore, was eine grössere Kohärenz sicherstellt. Die Verbindungen stärken das bestehende Netz durch den erhöhten Standard und erhöhen die Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs. - WK2: Die Massnahme unterstützt die Entwicklung von dichten und zentralen Siedlungsgebieten in den Zentren der Kernagglomeration, wodurch eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden kann. - WK3: Durch die Realisierung von neuen Velohaupttrouten mit hohem Standard bewirkt die Massnahme eine bedeutende Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr. - WK4: Diese Massnahme bewirkt eine Verbesserung dank einer Modal Split-Veränderung zugunsten des Veloverkehrs in der ganzen Region. 	
Machbarkeit: <ul style="list-style-type: none"> - Machbarkeitsuntersuchungen für Velorouten mit erhöhtem Standard wurden 2014-2015 durchgeführt. - Die Machbarkeit einzelner Abschnitte ist in den Grundlegendokumenten nachgewiesen. 	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> - VM Stadt Bern (NM-VM-1-a) - VM Bern Südost-Muri (NM-VM-1-c) - Bern, LV-Verbindung Breitenrain – Länggasse (LV-N-1) - Bern, LV-Führung Knoten Bolligenstrasse – Schermenweg; Federführung ASTRA; Baubeginn 2021 (LV-N-3), Massnahmen 27, 28 - Koordination mit Vorstudien der Stadt Bern und der angrenzenden Gemeinden, soweit nicht bereits in den Vorstudien abgedeckt. - Koordination mit abschnittsangrenzenden Massnahmen aus AP1 und AP2 und mit dem Sanierungsbedarf der Strassenanlagen, ÖV-Infrastrukturen und Werkleitungen 	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

Sonstiges

Literatur/Grundlagendokumente:

- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014
- Regionale Velonetzung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014
- Machbarkeitsuntersuchungen Velorouten mit erhöhtem Standard, Tiefbauamt Stadt Bern, April 2015
- STEK 2016 – Vertiefungsbericht Mobilität zum Stadtentwicklungskonzept 2016, Stand Mitwirkung, August 2016
- Vorstudie Verkehrsberuhigung Brunnadern-Elfenau, Betriebs- und Gestaltungskonzept, Erläuterungsbericht, 4. Mai 2016, Verkehrsplanung Stadt Bern (Massnahme 49)
- Vorstudie BGK Effingerstrasse, Belpstrasse, Verkehrsplanung Stadt Bern, 2016 (Massnahme 80)

Bemerkungen/Hinweise:

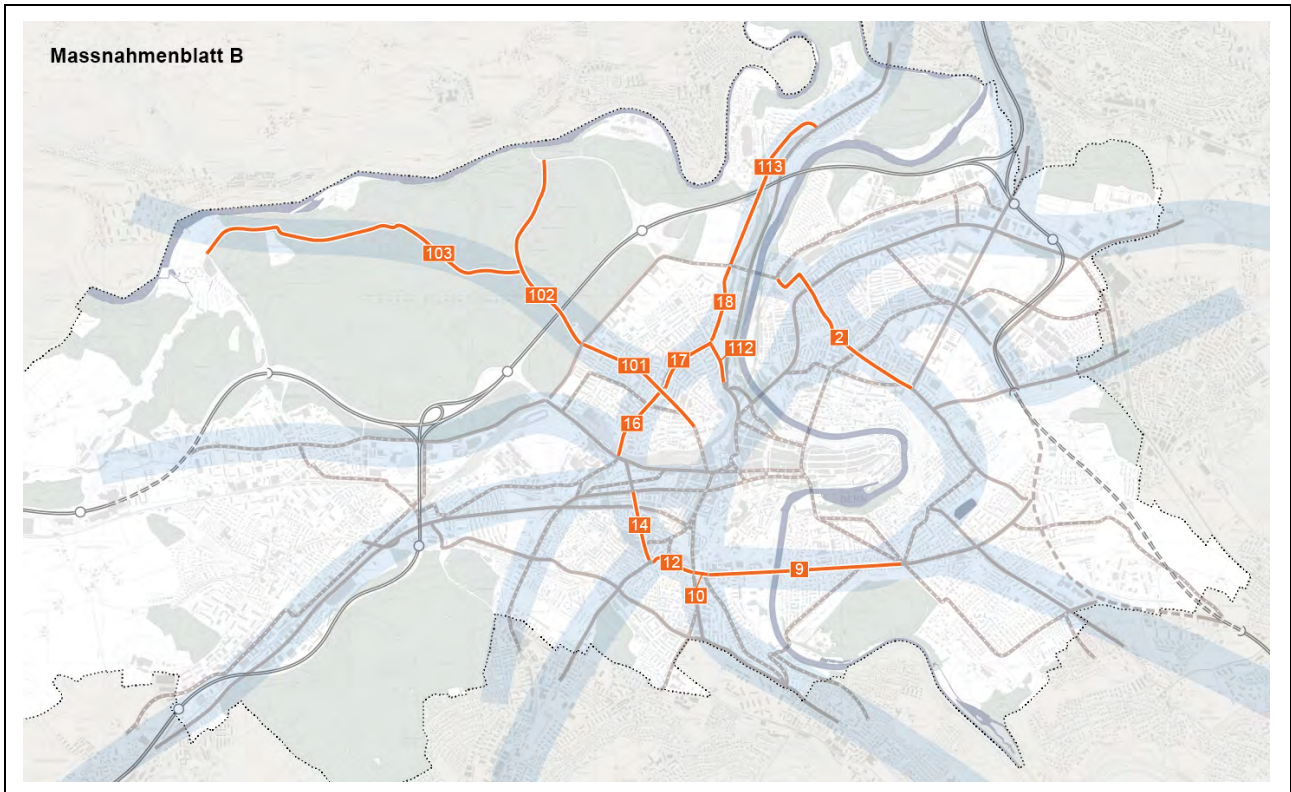
- Falls im Rahmen der Projektierung eine vergleichbare Massnahme mit gleicher Wirkung auf dem entsprechenden Velokorridor schneller umzusetzen ist, kann sie anstelle der beschriebenen Massnahme umgesetzt werden. Falls eine Massnahme aus dem B-Horizont aus Abhängigkeiten zu anderen Projekten (Synergiegründe) vorzeitig zur Umsetzung parat ist, kann ein Austausch mit einer A-Massnahme erfolgen.
- Kostenteiler: Der Kanton übernimmt 35% der Kosten nach Abzug des Bundesanteils sowie 40% der verbleibenden Kosten wenn es sich um eine Massnahme gem. Sachplan Veloverkehr handelt.

Massnahmenpaket:
Velohaupttrouten Stadt Bern

Bern, Velohaupttrouten
B-Massnahmen

LV-W-1-k-b
Priorität B

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung:



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Das Massnahmenpaket trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insb. Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten und widerstandsfreien Velorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten des täglichen Verkehrs umgesetzt werden. Die Alltagsrouten sind ein Mittel zur Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs gegenüber dem MIV und ÖV und tragen somit zu einem höherem Modal-Split dieses umweltfreundlichen und flächeneffizienten Verkehrsmittels bei.

Ziel der Stadt Bern ist es, den Veloverkehrsanteil in Bern bis 2030 von 11 % auf 20 % zu erhöhen. Insbesondere sollen Velo-Alltagsrouten mit hohem Standard realisiert werden, welche den Kriterien **Direktheit, Kohärenz, Attraktivität und Sicherheit entsprechen** und welche regional durchgebunden sind.

Massnahmen:

Realisierung von **Velo-Haupttrouten entlang stadträumlicher Hauptachsen**, welche direkte und attraktive Verbindungen zwischen den Quell- und Zielgebieten aufweisen. In der Regel (bei hohem MIV-Aufkommen und hohen Geschwindigkeiten) ist eine räumliche Separierung des Veloverkehrs mit **breiten Radstreifen oder strassenbegleitenden Radwegen** vorgesehen. Im Idealfall wird eine Breite von **2.50m** angestrebt. Bei geringem MIV-Aufkommen und tiefen Geschwindigkeiten (<30km/h) können auch Koexistenzlösungen gewählt werden. Der Standard dieser Velo-Haupttrouten orientiert sich an nationalen und internationalen Best-Practice-Beispielen. An wichtigen Verkehrsknoten ist die **betriebliche Bevorzugung** des Veloverkehrs zu prüfen.

Realisierung von **Velo-Haupttrouten abseits Hauptverkehrsstrassen**, welche **alternative Routen** auf wenig befahrenen Strassen anbieten. Damit werden die Bedürfnisse der weniger geübten Velofahrenden abgedeckt respektive neue Velofahrende gewonnen. Im Idealfall werden sie als **Fahrradstrassen** (oder mit vergleichbarem Standard) realisiert.

Massnahmen im B-Horizont

Die Velohaupttrouten werden nach zwei Grundsätzen projektiert:

Grundsatz 1: Aufnahme des hohen Velo-Standards in die laufenden Planungen im Korridor (siehe Abhängigkeiten).

Grundsatz 2: Für die weiteren Massnahmen werden eigenständige Veloprojekte / oder neue umfassende Planungen, die einen hohen Velostandard berücksichtigen realisiert (Kosten betreffen Velomassnahmen mit hohem Standard)

Abschnitt /Nr.	Massnahmen (Planungsstand Juli 2016)	Koordinationsstand	Kosten in Mio.
	Veloring		
2	Wylersstrasse – Spitalackerstrasse; Fahrradstrasse	ZE	1.0
9	Kirchenfeldstrasse, Eigerstrasse; ab Thunplatz bis Knoten Wabernstrasse	VO	2.5
10	Eigerstrasse; ab Knoten Wabernstrasse bis Knoten Sulgenau / Monbijoustrasse	VO	0.5
12	Eigerstrasse; ab Knoten Sulgenau / Monbijoustrasse bis Eigerplatz	VO	0.5
14	Zieglerstrasse (Eigerplatz – Effingerstrasse)	VO	2.5
16	Bühlstrasse; Fahrradstrasse	ZE	0.1
17	Mittelstrasse; Teil Begegnungszone	ZE	0.1
18	Engestrasse bis LV-Verbindung Breitenrain – Länggasse	ZE	1.0
113	Engestrasse, Reichenbachstrasse, Kastellweg; Zufahrtsroute LV-Verbindung Breitenrain – Länggasse	ZE	0.5
	Velokorridor Länggasse - Bremgartenwald		
101	Länggassstrasse	VO	2.0
102	Halenstrasse; Alltagsveloroute (z.B. Beleuchtung)	VO	0.3
103	Nat. Veloroute 8 durch Bremgartenwald Richtung Wohlen; Alltagsveloroute (z.B. Beleuchtung)	VO	0.3
	Velokorridor Tiefenau - Zollikofen		
112	Neubrückstrasse bis Bierhübeli	VO	0.5
	Kosten Total		11.8

Zuständigkeiten

Federführung:

Stadt Bern; Verkehrsplanung

Beteiligte Stellen:

Tiefbauamt Stadt Bern, Stadtplanungsamt, betroffene TU, Forstdienst

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

- Planungsarbeiten, Vorstudien: 2016/2017
- Vorprojekte: ab 2017
- Baubeginn: ab 2023
- Inbetriebnahme: ab 2025

Koordinationsstand: siehe oben <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten (Fr.): 11.8 Mio. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">35%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">4.13 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">39.65%</td> <td style="text-align: right;">4.68 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">25.35%</td> <td style="text-align: right;">2.99 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> Genauigkeit: +/- 30 % Stand: Juli 2016	Anteil Bund	35%	4.13 Mio. Fr.	Anteil Kanton	39.65%	4.68 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	25.35%	2.99 Mio. Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	4.13 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	39.65%	4.68 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinde	25.35%	2.99 Mio. Fr.											
Anteil	%	Fr.											
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027													

Beurteilung

Wirkung (WK 1-4):

- WK1: Die Massnahme bewirkt durch die Schaffung von Velohaupttrouten in der Stadt Bern, neue direktere und leistungsfähige Veloverbindungen zwischen den Zentren der Agglomeration. Die einzelnen Massnahmen sind eingebunden in Velokorridore, was eine grössere Kohärenz sicherstellt. Die Verbindungen stärken das bestehende Netz durch den erhöhten Standard und erhöhen die Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs.
- WK2: Die Massnahme unterstützt die Entwicklung von dichten und zentralen Siedlungsgebieten in den Zentren der Kernagglomeration, wodurch eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden kann.
- WK3: Durch die Realisierung von neuen Velohaupttrouten mit hohem Standard bewirkt die Massnahme eine bedeutende Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr.
- WK4: Diese Massnahme bewirkt eine Verbesserung dank einer Modal Split-Veränderung zugunsten des Veloverkehrs in der ganzen Region.

Machbarkeit:

- Machbarkeitsuntersuchungen für Velorouten mit erhöhtem Standard wurden 2014-2015 durchgeführt.
- Die Machbarkeit einzelner Abschnitte ist in den Grundlagendokumenten nachgewiesen.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:

- VM Stadt Bern (NM-VM-1-a)
- Koordination mit Bern, LV-Verbindung Breitenrain – Länggasse (LV-N-1)
- Bern, ZMB Wyler – Länggasse (ÖV-W-3-a): Massnahme 101
- Massnahmen 14, 101, 112; Koordination mit Zukunft Bahnhof Bern; Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt (ÖV-FV-1-a)
- Massnahme 101: Koordination mit Massnahme ZBB Schanzenstrasse
- Massnahme 110: Koordination mit Zukunft Bahnhof Bern, Henkerbrännli – Neubrücke – Bollwerk
- Koordination mit Vorstudien der Stadt Bern und der angrenzenden Gemeinden, soweit nicht bereits in den Vorstudien abgedeckt.
- Koordination mit abschnittsangrenzenden Massnahmen im A-Horizont (LV-W-1-k-a)
- Koordination mit abschnittsangrenzenden Massnahmen aus AP1 und AP2 und mit dem Sanierungsbedarf der Strassenanlagen, ÖV-Infrastrukturen und Werkleitungen
- Regionale Velonetzplanung, Schwachstellen Nr. 351-26 (Massnahme 14); 351-04 (Massnahme 50)

Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2
---	---

Sonstiges

Literatur/Grundlagendokumente:

- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014
- Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014
- Machbarkeitsuntersuchungen Velorouten mit erhöhtem Standard, Tiefbauamt Stadt Bern, April 2015
- STEK 2016 – Vertiefungsbericht Mobilität zum Stadtentwicklungskonzept 2016, Stand Mitwirkung, August 2016
- Vorstudie Veloring Nord und Zufahrten FVV, Verkehrsplanung Stadt Bern, 2016 (Massnahmen 2, 16,17,18,113)
- Fuss- und Veloverkehrsverbindung (FVV) Breitenrain – Länggasse, Synthesebericht Variantenevaluation und Mitwirkungsbericht Oktober 2015
- VVI, Verkehrsreduktion und Verkehrsmanagement / -lenkung Innenstadt, Synthesebericht Tiefbauamt Stadt Bern, 23. Oktober 2015
- Vorstudie Schanzenstrasse, Verkehrsplanung Stadt Bern. Juni 2016
- ZBB Zukunft Bahnhof Bern, Vorstudie Henkerbrännli – Neubrücke – Bollwerk, Tiefbauamt Stadt Bern, 2016

Bemerkungen/Hinweise:

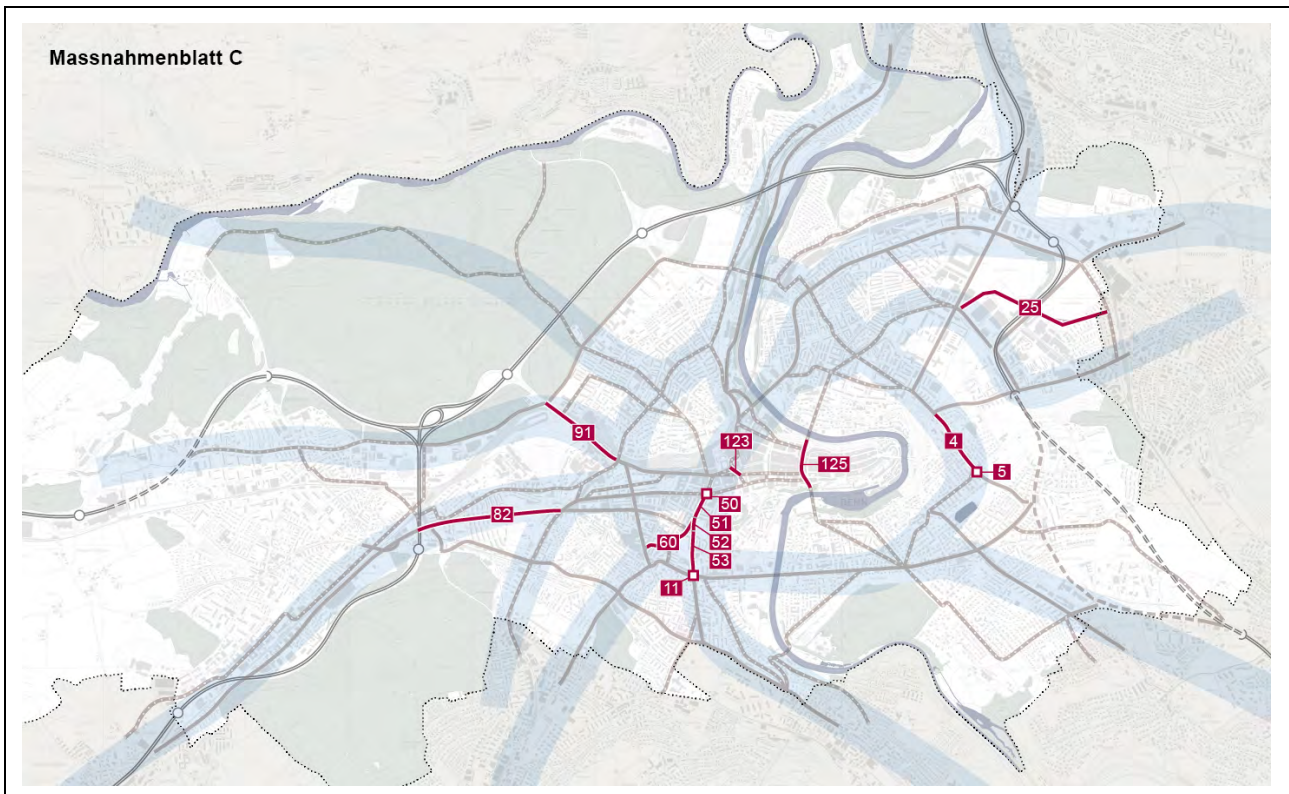
- Das bestehende Projekt Länggasse entspricht nicht den Standards der Velohaupttrouten. Aufgrund der Ergebnisse ZMB Wyler – Länggasse soll mit einer integralen Planung ÖV und Velo die verschiedenen Anliegen optimal aufeinander abgestimmt werden (Massnahmen Nr. 101).
- Velomassnahmen im Bereich Henkerbrännli – Neubrücke – Bollwerk werden im Rahmen ZBB umgesetzt. Die Vorstudie Henkerbrännli – Neubrücke – Bollwerk umfasst auch den Bereich bis Bollwerk. Für den Bereich Bollwerk ist ein Anteil an Velomassnahmen im AP1 ARE-Code 351.028 «Erhöhung Verkehrssicherheit Nordring, Velohauptroute Wankdorf» reserviert.
- Falls im Rahmen der Projektierung eine vergleichbare Massnahme mit gleicher Wirkung auf dem entsprechenden Velokorridor schneller umzusetzen ist, kann sie anstelle der beschriebenen Massnahme umgesetzt werden. Falls eine Massnahme aus dem B-Horizont aus Abhängigkeiten zu anderen Projekten (Synergiegründe) vorzeitig zur Umsetzung parat ist, kann ein Austausch mit einer A-Massnahme erfolgen.
- Kostenteiler: Der Kanton übernimmt 35% der Kosten nach Abzug des Bundesanteils sowie 40% der verbleibenden Kosten wenn es sich um eine Massnahme gem. Sachplan Veloverkehr handelt.

Massnahmenpaket:
Velohaupttrouten Stadt Bern

Bern, Velohaupttrouten
C-Massnahmen

LV-W-1-k-c
Priorität C

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Das Massnahmenpaket trägt zur Realisierung von Alltagsrouten mit hohem Standard für den Veloverkehr (insb. Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Es soll ein Netz von schnellen, direkten und widerstandsfreien Velorouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten des täglichen Verkehrs umgesetzt werden. Die Alltagsrouten sind ein Mittel zur Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs gegenüber dem MIV und ÖV und tragen somit zu einem höherem Modal-Split dieses umweltfreundlichen und flächeneffizienten Verkehrsmittels bei.

Ziel der Stadt Bern ist es, den Veloverkehrsanteil in Bern bis 2030 von 11 % auf 20 % zu erhöhen. Insbesondere sollen Velo-Alltagsrouten mit hohem Standard realisiert werden, welche den Kriterien **Direktheit, Kohärenz, Attraktivität und Sicherheit entsprechen** und welche regional durchgebunden sind.

Massnahmen:

Realisierung von **Velo-Haupttrouten entlang stadträumlicher Hauptachsen**, welche direkte und attraktive Verbindungen zwischen den Quell- und Zielgebieten aufweisen. In der Regel (bei hohem MIV-Aufkommen und hohen Geschwindigkeiten) ist eine räumliche Separierung des Veloverkehrs mit **breiten Radstreifen oder strassenbegleitenden Radwegen** vorgesehen. Im Idealfall wird eine Breite von **2.50m** angestrebt. Bei geringem MIV-Aufkommen und tiefen Geschwindigkeiten (<30km/h) können auch Koexistenzlösungen gewählt werden. Der Standard dieser Velo-Haupttrouten orientiert sich an nationalen und internationalen Best-Practice-Beispielen. An wichtigen Verkehrsknoten ist die **betriebliche Bevorzugung** des Veloverkehrs zu prüfen.

Realisierung von **Velo-Haupttrouten abseits Hauptverkehrsstrassen**, welche **alternative Routen** auf wenig befahrenen Strassen anbieten. Damit werden die Bedürfnisse der weniger geübten Velofahrenden abgedeckt respektive neue Velofahrende gewonnen. Im Idealfall werden sie als **Fahrradstrassen** (oder mit vergleichbarem Standard) realisiert.

Massnahmen im C-Horizont

Die Velohaupttrouten werden nach zwei Grundsätzen projektiert:

Grundsatz 1: Aufnahme des hohen Velo-Standards in die laufenden Planungen im Korridor (siehe Abhängigkeiten).

Grundsatz 2: Für die weiteren Massnahmen werden eigenständige Veloprojekte / oder neue umfassende Planungen, die einen hohen Velostandard berücksichtigen realisiert (Kosten betreffen Velomassnahmen mit hohem Standard)

Abschnitt /Nr.	Massnahmen (Planungsstand Juli 2016)	Koordinationsstand	Kosten in Mio.
	Veloring		
4	Laubeggstrasse; ab Ostermundigenstrasse bis Schosshaldenstrasse	VO	1.0
5	Knoten Laubeggstrasse / Schosshaldenstrasse	VO	1.0
11	Knoten Sulgenau / Monbijoustrasse	VO	1.5
	Velokorridor Breitenrain - Ostermundigen		
25	Veloführung Allmenden; neue direktere Verbindung	VO	1.0
	Velokorridor Monbijou - Wabern		
50	Knoten Effingerstrasse / Monbijoustrasse	VO	1.0
51	Monbijoustrasse; ab Effingerstrasse bis Haltestelle Monbijou	VO	0.2
52	Bereich Haltestelle Monbijou (Tram, Bus, Velo) bis Knoten Monbijoustrasse / Schwarztorstrasse	VO	1.5
53	Monbijoustrasse; ab Schwarztorstrasse bis Eigerstrasse	VO	0.5
	Velokorridor Mattenhof - Köniz		
60	Monbijoustrasse – Mühlemattstrasse	VO	0.2
	Velokorridor Bümpliz - Niederwangen		
82	Schlossstrasse, inkl. Optimierung div. Haltstellen	VO	1.0
	Velokorridor Bethlehem - Brünnen		
91	Murtenstrasse; ab Inselplatz bis Forsthausknoten	VO	2.0
	Velohaupttrouten Innenstadt		
123	Querung Schauplatzgasse – Bahnhofplatz; Raum Bahnhofplatz	VO	1.0
125	Verbindung Kornhausbrücke – Kirchenfeldbrücke	VO	1.0
	Kosten Total		12.9

Zuständigkeiten	
Federführung: Stadt Bern; Verkehrsplanung	Beteiligte Stellen: Tiefbauamt Stadt Bern, Stadtplanungsamt, betroffene TU

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
- Planungsarbeiten, Vorstudien:	2017/2018
- Vorprojekte:	ab 2021
- Baubeginn:	ab 2027
- Inbetriebnahme:	ab 2029

Koordinationsstand: siehe oben <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten (Fr.): 12.9 Mio. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund 35% 4.52 Mio. Fr. Anteil Kanton 39.65% 5.11 Mio. Fr. Anteil Gemeinde 25.35% 3.27 Mio. Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input checked="" type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 30 % Stand: Juli 2016

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bewirkt durch die Schaffung von Velohaupttrouten in der Stadt Bern, neue direktere und leistungsfähige Veloverbindung zwischen den Zentren der Agglomeration. Die einzelnen Massnahmen sind eingebunden in Velokorridore, was eine grössere Kohärenz sicherstellt. Die Verbindungen stärken das bestehende Netz durch den erhöhten Standard und erhöhen die Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs. - WK2: Die Massnahme unterstützt die Entwicklung von dichten und zentralen Siedlungsgebieten in den Zentren der Kernagglomeration, wodurch eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden kann. - WK3: Durch die Realisierung von neuen Velohaupttrouten mit hohem Standard bewirkt die Massnahme eine bedeutende Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr. - WK4: Diese Massnahme bewirkt eine Verbesserung dank einer Modal Split-Veränderung zugunsten des Veloverkehrs in der ganzen Region. 	
Machbarkeit: <ul style="list-style-type: none"> - Machbarkeitsuntersuchungen für Velorouten mit erhöhtem Standard wurden 2014-2015 durchgeführt. - Die Machbarkeit einzelner Abschnitte ist in den Grundlagendokumenten nachgewiesen. 	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> - VM Stadt Bern (NM-VM-1-a) - Bern, Zukunft Bahnhof Bern; Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt (ÖV-FV-1-a) - Koordination mit Vorstudien der Stadt Bern und der angrenzenden Gemeinden, soweit nicht bereits in den Vorstudien abgedeckt. - Koordination mit abschnittsangrenzenden Massnahmen im A- und B-Horizont (LV-W-1-k-a, LV-W-1-k-b) - Koordination mit abschnittsangrenzenden Massnahmen aus AP1 und AP2 und mit dem Sanierungsbedarf der Strassenanlagen, ÖV-Infrastrukturen und Werkleitungen - Regionale Velonetzplanung, Schwachstellen 351-04 (Massnahme 50), 351-31 (Massnahme 91) 	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input checked="" type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges

Literatur/Grundlagendokumente:

- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014
- Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014
- Machbarkeitsuntersuchungen Velorouten mit erhöhtem Standard, Stadt Bern, April 2015
- STEK 2016 – Vertiefungsbericht Mobilität zum Stadtentwicklungskonzept 2016, Stand Mitwirkung, August 2016

Bemerkungen/Hinweise:

- Kostenteiler: LV 35% der Kosten nach Abzug des Bundesanteils sowie 40% der verbleibenden Kosten wenn es sich um eine Massnahme gem. Sachplan Veloverkehr handelt.

Massnahme Studie:	Reduktion Widerstände an LSA	LV-W-2-a Priorität A-B-C
-------------------	-------------------------------------	------------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund: nicht erwähnt
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (V-LV 4), Nr. im Prüfbericht Bund: nicht erwähnt
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: laufendes Budget oder Planungskredit RKBM

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <p>Mit der Reduktion von Widerständen an LSA in den regionalen Fuss- und Veloverkehrsnetzen wird die Attraktivität des LV erhöht.</p>
<p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mit Anlagenerneuerungen oder -ergänzungen werden bestehende Lichtsignalanlagen betrieblich für den Fuss- und Veloverkehr optimiert, z. B. Wartezeiten und Warteräume für den Fuss- und Veloverkehr; Wartezeiten, funktionierende Anmeldung, vorgezogene Haltestreifen, Vorgrün, Trixi-Spiegel für den Veloverkehr. - Eine Priorisierung des Veloverkehrs vor dem MIV kann in erster Linie auf innerstädtischen wichtigen Velo-Achsen geprüft werden, auf denen es durch Velopriorisierung nicht zu Leistungseinbussen des strassengebundenen ÖV führt und den MIV nicht zu stark einschränkt.

Zuständigkeiten		
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; padding: 5px;"> <p>Federführung:</p> <p>RKBM</p> </td> <td style="width: 50%; padding: 5px;"> <p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Gemeinden, AÖV, betroffene TU, TBA-OIK II, TBA-DLZ</p> </td> </tr> </table>	<p>Federführung:</p> <p>RKBM</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Gemeinden, AÖV, betroffene TU, TBA-OIK II, TBA-DLZ</p>
<p>Federführung:</p> <p>RKBM</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>Gemeinden, AÖV, betroffene TU, TBA-OIK II, TBA-DLZ</p>	

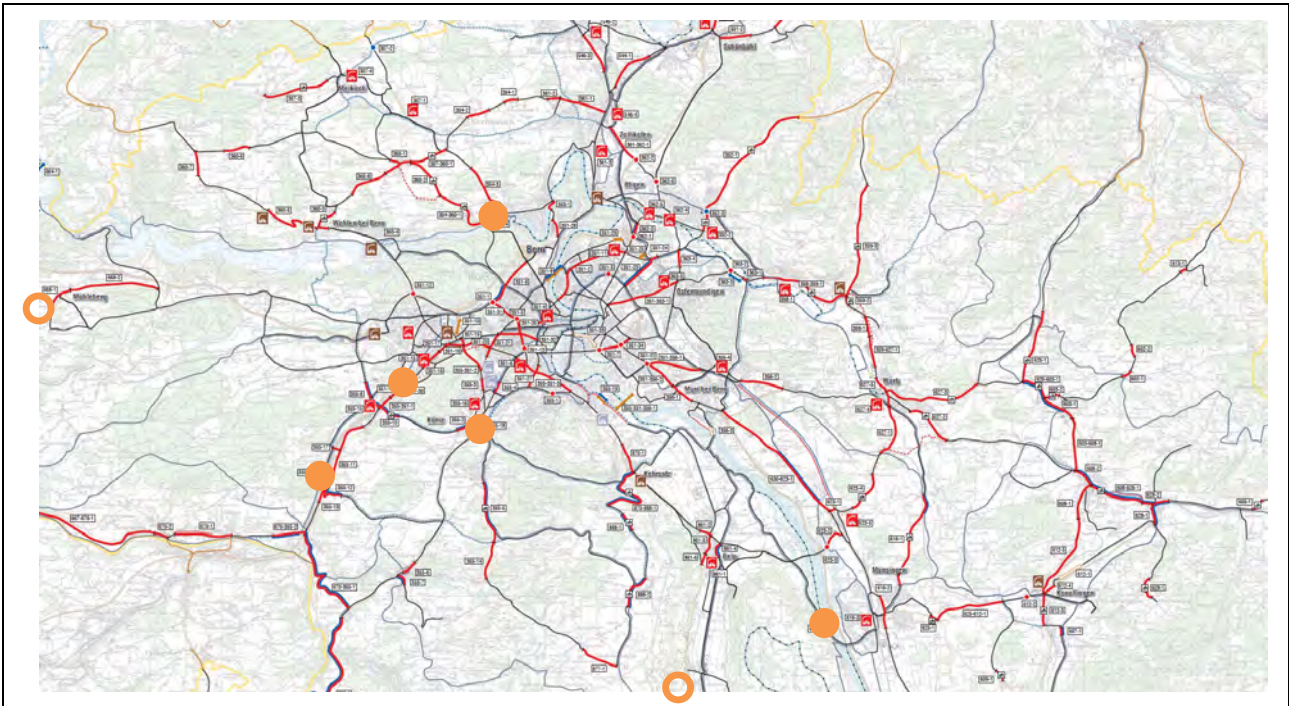
Realisierung																		
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Systematische Überprüfung der bestehenden Lichtsignalanlagen auf vermeidbare Behinderungen des Fuss- und Veloverkehrs - Erarbeitung der Massnahmen zur besseren Berücksichtigung sowie zur möglichen Bevorzugung des Fuss- und Veloverkehrs - Umsetzung der Massnahmen 																		
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; padding: 5px;"> <p>Koordinationsstand:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p> </td> <td style="width: 50%; padding: 5px;"> <p>Kosten: ca. 50'000 Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">%</td> <td style="width: 20%;"></td> <td style="width: 10%; text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">50%</td> <td></td> <td style="text-align: right;">25'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">50%</td> <td></td> <td style="text-align: right;">25'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td></td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> </td> </tr> </table>	<p>Koordinationsstand:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: ca. 50'000 Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">%</td> <td style="width: 20%;"></td> <td style="width: 10%; text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">50%</td> <td></td> <td style="text-align: right;">25'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">50%</td> <td></td> <td style="text-align: right;">25'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td></td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%		Fr.	Anteil Kanton	50%		25'000 Fr.	Anteil Gemeinde	50%		25'000 Fr.	Anteil	%		Fr.
<p>Koordinationsstand:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: ca. 50'000 Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">%</td> <td style="width: 20%;"></td> <td style="width: 10%; text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">50%</td> <td></td> <td style="text-align: right;">25'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">50%</td> <td></td> <td style="text-align: right;">25'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td></td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%		Fr.	Anteil Kanton	50%		25'000 Fr.	Anteil Gemeinde	50%		25'000 Fr.	Anteil	%		Fr.	
Anteil Bund	%		Fr.															
Anteil Kanton	50%		25'000 Fr.															
Anteil Gemeinde	50%		25'000 Fr.															
Anteil	%		Fr.															
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; padding: 5px;"> <p>Zeithorizont:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input checked="" type="checkbox"/> ab 2027 </td> <td style="width: 50%; padding: 5px;"> <p>Genauigkeit: +/- 50%</p> <p>Stand: Juli 2016</p> </td> </tr> </table>	<p>Zeithorizont:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input checked="" type="checkbox"/> ab 2027 	<p>Genauigkeit: +/- 50%</p> <p>Stand: Juli 2016</p>																
<p>Zeithorizont:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input checked="" type="checkbox"/> ab 2027 	<p>Genauigkeit: +/- 50%</p> <p>Stand: Juli 2016</p>																	

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Reduzierte Widerstände bewirken eine deutliche Verbesserung der Attraktivität des regionalen Veloverkehrsystems. - WK2: Durch die Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Zugänglichkeit der Siedlungsgebiete/-zentren erreicht werden. - WK3: Die Reduktion der Netzwidestände an LSA zugunsten des Veloverkehrs erhöht die Verkehrssicherheit generell, insbesondere die mit dem Velo zurückgelegten Schulwege. - WK4: Durch eine Umlagerung des motorisierten Verkehrs kann die Verkehrsbelastung und damit die Lärm- und Luftbelastung gesenkt werden. 	
Machbarkeit: <ul style="list-style-type: none"> - Die Machbarkeit ist grundsätzlich gegeben. 	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsmanagement (NM-VM-1-a, NM-VM-1-b, NM-VM-1-c, NM-VM-1-d, NM-VM-1-e, RGSK I, NM 1.1) - Bern, Velohauptroute, Velokorridore und Netz (LV-W-1-k) - Verbesserungen Tram- und Busangebot (ÖV-W-2a und ÖV-W-2b) 	
Priorität: <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input checked="" type="checkbox"/> C-Liste 	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges
Literatur/Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none"> - Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014 - AP V + S 2007, Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr
Quantitative Angaben: <ul style="list-style-type: none"> -
Bemerkungen/Hinweise: <ul style="list-style-type: none"> - Die ausgewiesenen Kosten sollen die besondere Berücksichtigung des Veloverkehrs bei LSA-Erneuerungen und -optimierungen (Planung und Programmierung) zumindest anteilmässig abdecken.

Massnahmenpaket: **Reduktion Widerstände Regionale Velonetzung** **LV-W-2-b**
 Priorität A-B-C

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: laufende Budgets oder Planungskredite von Gemeinden und/oder Kanton



Massnahmenbeschreibung																			
<p>Zielsetzung:</p> <p>Durch betriebliche oder bauliche Massnahmen werden bestehende Hindernisse (z.B. Fahrverbote, Einbahnstrassen, fehlender Hartbelag) abgebaut. Mit der Reduktion von Widerständen in den regionalen Fuss- und Veloverkehrsnetzen wird die Attraktivität des LV erhöht.</p>																			
<p>Massnahmen:</p> <p>Die Region koordiniert mit den Strasseneigentümern (Gemeinden, Kanton) die Aufhebung verschiedener Netzwidestände im Velonet. Es handelt sich um relativ einfach umsetzbare Massnahmen. Die Vorprojekte werden bis spätestens 2020 erarbeitet.</p>																			
<p>Vorleistungen (< 2018)</p> <table border="0"> <tr> <td>1. Köniz</td> <td>Muhlerstrasse</td> <td>355-18</td> <td>Wegweisung</td> </tr> <tr> <td>2. Kirchlindach</td> <td>Uferweg</td> <td>354-4</td> <td>Fahrverbot aufheben</td> </tr> </table>				1. Köniz	Muhlerstrasse	355-18	Wegweisung	2. Kirchlindach	Uferweg	354-4	Fahrverbot aufheben								
1. Köniz	Muhlerstrasse	355-18	Wegweisung																
2. Kirchlindach	Uferweg	354-4	Fahrverbot aufheben																
<p>A-Horizont</p> <table border="0"> <tr> <td>3. Bern</td> <td>Freiburgstrasse; Könizbergwald</td> <td>351-30</td> <td>Verbesserung Weg</td> </tr> <tr> <td>4. Köniz</td> <td>Oberwangen; Wangentalstrasse</td> <td>355-9</td> <td>Alltagsvelorouten tauglichen Belag</td> </tr> <tr> <td>5. Belp</td> <td>Oberaar; Unteraar</td> <td>861-5</td> <td>Alltagsvelorouten tauglichen Belag</td> </tr> <tr> <td>6. Riggisberg</td> <td>Gurnigelstrasse</td> <td>879-2</td> <td>Alltagsvelorouten tauglichen Belag</td> </tr> </table>				3. Bern	Freiburgstrasse; Könizbergwald	351-30	Verbesserung Weg	4. Köniz	Oberwangen; Wangentalstrasse	355-9	Alltagsvelorouten tauglichen Belag	5. Belp	Oberaar; Unteraar	861-5	Alltagsvelorouten tauglichen Belag	6. Riggisberg	Gurnigelstrasse	879-2	Alltagsvelorouten tauglichen Belag
3. Bern	Freiburgstrasse; Könizbergwald	351-30	Verbesserung Weg																
4. Köniz	Oberwangen; Wangentalstrasse	355-9	Alltagsvelorouten tauglichen Belag																
5. Belp	Oberaar; Unteraar	861-5	Alltagsvelorouten tauglichen Belag																
6. Riggisberg	Gurnigelstrasse	879-2	Alltagsvelorouten tauglichen Belag																

B/C-Horizont		
7. Mühleberg Golaten, Saanesteg	668-671-1	Rampenbau

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinden	Beteiligte Stellen: RKBM, TBA-OIK II, betroffene TU, Schweiz Mobil

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine:	
- Vorprojekt:	bis 2020
- Baubeginn:	ab 2020
- Inbetriebnahme:	ab 2021
Koordinationsstand:	Kosten: 3 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)
<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung	Kostenteiler:
<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	Anteil Bund % Fr.
<input type="checkbox"/> Festsetzung	Anteil Kanton % Fr.
Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:	Anteil Gemeinden 100% 3 Mio. Fr.
<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Anteil % Fr.
Zeithorizont:	Genauigkeit: +/- %
<input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Stand: Juli 2016
<input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022	
<input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026	
<input checked="" type="checkbox"/> ab 2027	

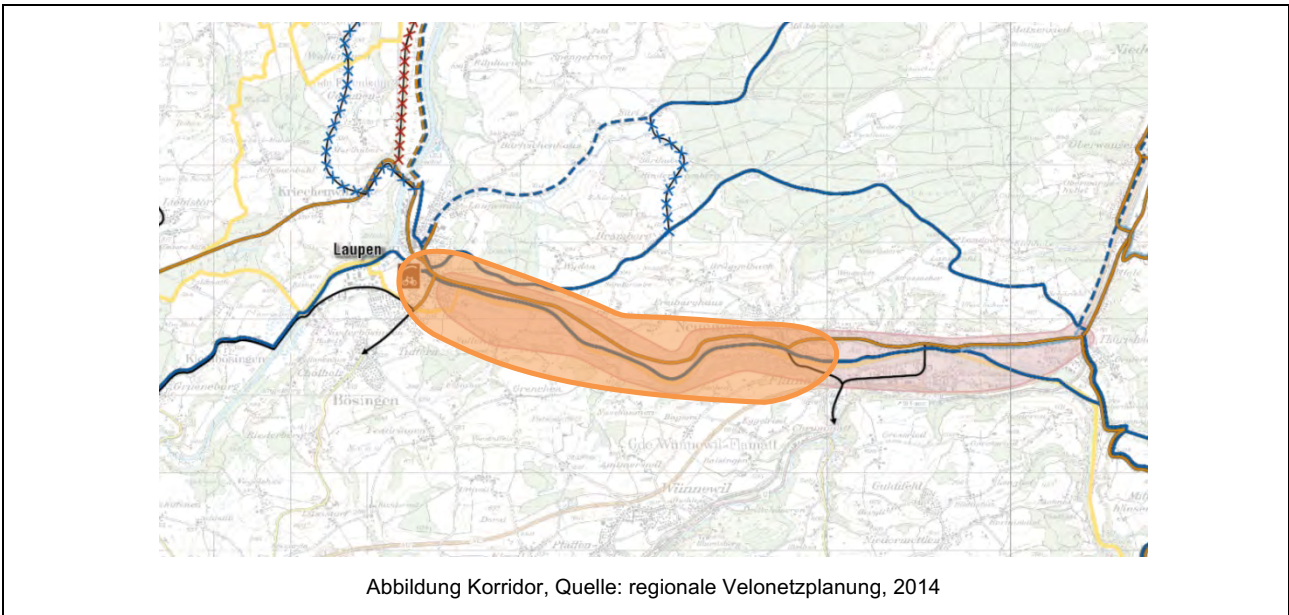
Beurteilung
Wirkung (WK 1-4):
- WK1: Reduzierte Widerstände bewirken eine deutliche Verbesserung der Attraktivität des regionalen Veloverkehrsystems.
- WK2: Durch die Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Zugänglichkeit der Siedlungsgebiete/-zentren erreicht werden.
- WK3: Die Reduktion der Netzwidestände an LSA zugunsten des Veloverkehrs erhöht die Verkehrssicherheit generell, insbesondere die mit dem Velo zurückgelegten Schulwege.
- WK4: Durch eine Umlagerung des motorisierten Verkehrs kann die Verkehrsbelastung und damit die Lärm- und Luftbelastung gesenkt werden.
Machbarkeit:
- Die Machbarkeit wurde im Rahmen der regionalen Velonetzplanung überprüft.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:
- Wanderwege

Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input checked="" type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2
---	---

Sonstiges
Literatur/Grundlagendokumente: - Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014
Quantitative Angaben: -
Bemerkungen/Hinweise: - Die Kostenschätzung beruht auf einer Annahme von ca. 0.6 Mio. Fr. pro Massnahme (exkl. Vorleistungen).

Massnahme: LV-Planung / Netzbereinigung:	Korridorstudie Neuenegg - Laupen	LV-W-3-a Vorleistung
---	---	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: laufendes Budget oder Planungskredit Kanton



Massnahmenbeschreibung

Einleitung:
 Die Kantonsstrasse zwischen Neuenegg und Laupen verläuft mehrheitlich ausserorts, ist schmal und weist keine Velomassnahmen auf. Aufgrund der topografischen Verhältnisse ist ein Ausbau des Strassenquerschnitts kaum machbar. Eine alternative Führung des Veloverkehrs soll deshalb detailliert untersucht werden. Zur Diskussion steht eine Führung auf der Freiburger Seite der Sense, ein alltagsgerechter Ausbau der heutigen Freizeitroute (entlang der Sense auf der Berner Seite) oder eine getrennte Führung zwischen Kantonsstrasse und Sense.

Zielsetzung:
 Festlegung der Führung der regionalen und kantonalen Velonetze (Alltag und Freizeit) zwischen Neuenegg und Laupen und Bestimmung des Handlungsbedarfs für die ausgewählte Routenführung

Massnahme:
 - Erarbeitung der LV-Korridorstudie

Zuständigkeiten

Federführung: TBA-DLZ	Beteiligte Stellen: RKBM, TBA-OIK II, Amt für Mobilität des Kantons Freiburg, Gemeinden, betroffene TU
---------------------------------	--

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:
 - Korridorstudie bis 2017, in welcher das weitere Vorgehen und die Meilensteine definiert werden.

- Vorprojekt: - Baubeginn: - Inbetriebnahme:																	
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: < 250'000 Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">%</td> <td style="width: 20%;"></td> <td style="width: 10%; text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">100%</td> <td></td> <td style="text-align: right;">250'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td></td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td></td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> Genauigkeit: +/- % Stand:	Anteil Bund	%		Fr.	Anteil Kanton	100%		250'000 Fr.	Anteil Gemeinde	%		Fr.	Anteil	%		Fr.
Anteil Bund	%		Fr.														
Anteil Kanton	100%		250'000 Fr.														
Anteil Gemeinde	%		Fr.														
Anteil	%		Fr.														
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027																	

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Durchgängige und sichere Velonetze erhöhen die Attraktivität des Veloverkehrs in der Region; insbesondere bei (stark belasteten bzw. engen) Ausserortsstrecken ist es wichtig, sichere Verbindungen anbieten zu können. - WK2: Attraktive Rahmenbedingungen für den Veloverkehr unterstützen eine verdichtete Siedlungsentwicklung («Stadt der kurzen Wege») - WK3: Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr. - WK4: Durch eine Umlagerung des motorisierten Verkehrs kann die Verkehrsbelastung und damit die Lärm- und Luftbelastung gesenkt werden.	
Machbarkeit: - Die Machbarkeit wurde im Rahmen der regionalen Velonetzplanung überprüft.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: - Regionale Velonetzplanung, Schwachstellen 667-670-1 und 670-2 - Kantonaler Sachplan Veloverkehr, Korridorstudie Nr. 4 - Gewässerschutz	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges
Literatur/Grundlagendokumente: - Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014 - Gewässerschutzgesetzgebung (GSchG / GSchV) und Hochwasserschutz
Quantitative Angaben: Verkehrsbelastung Kantonsstrasse: 6'000 DWV
Bemerkungen/Hinweise: -

Massnahme: LV-Planung / Netzbereinigung:	Planungsstudie Raum Konolfingen	LV-W-3-b Priorität B
---	--	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: laufendes Budget oder Planungskredit RKBM

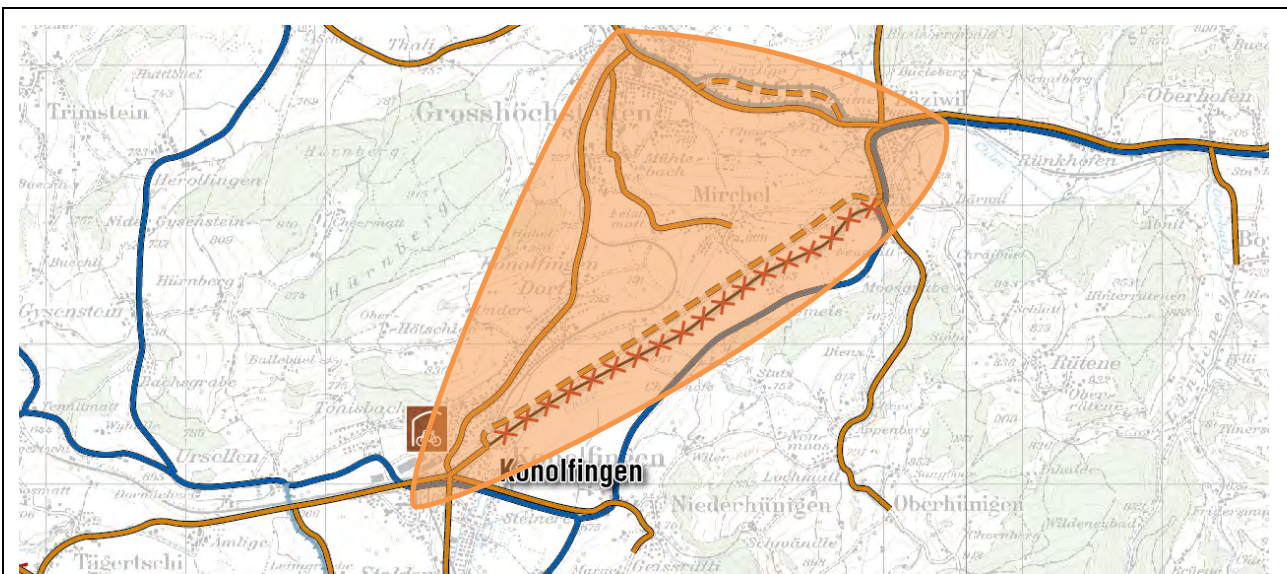


Abbildung Korridor, Quelle: regionale Velonetzung, 2014

Massnahmenbeschreibung	
<p>Einleitung:</p> <p>Gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr ist im Raum Konolfingen eine Korridorstudie zur Klärung der Veloführung durchzuführen. Die Regionalkonferenz hat im April 2013 die Korridorstudie Konolfingen – Grosshöchstetten – Bowil abgeschlossen, welche auch den Veloverkehr thematisiert hat. Es gilt nun, allfällige Differenzen zwischen dem Kanton, den Gemeinden und der Region bezüglich Veloführung und notwendigen Velomassnahmen zu bereinigen.</p>	
<p>Zielsetzung:</p> <p>Festlegung der Führung der regionalen und kantonalen Velonetze (Alltag) im Raum Konolfingen und Bestimmung des Handlungsbedarfs für die ausgewählten Routenführungen</p>	
<p>Massnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erarbeitung der LV-Korridorstudie 	

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>RKBM</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>TBA-DLZ, Gemeinden</p>

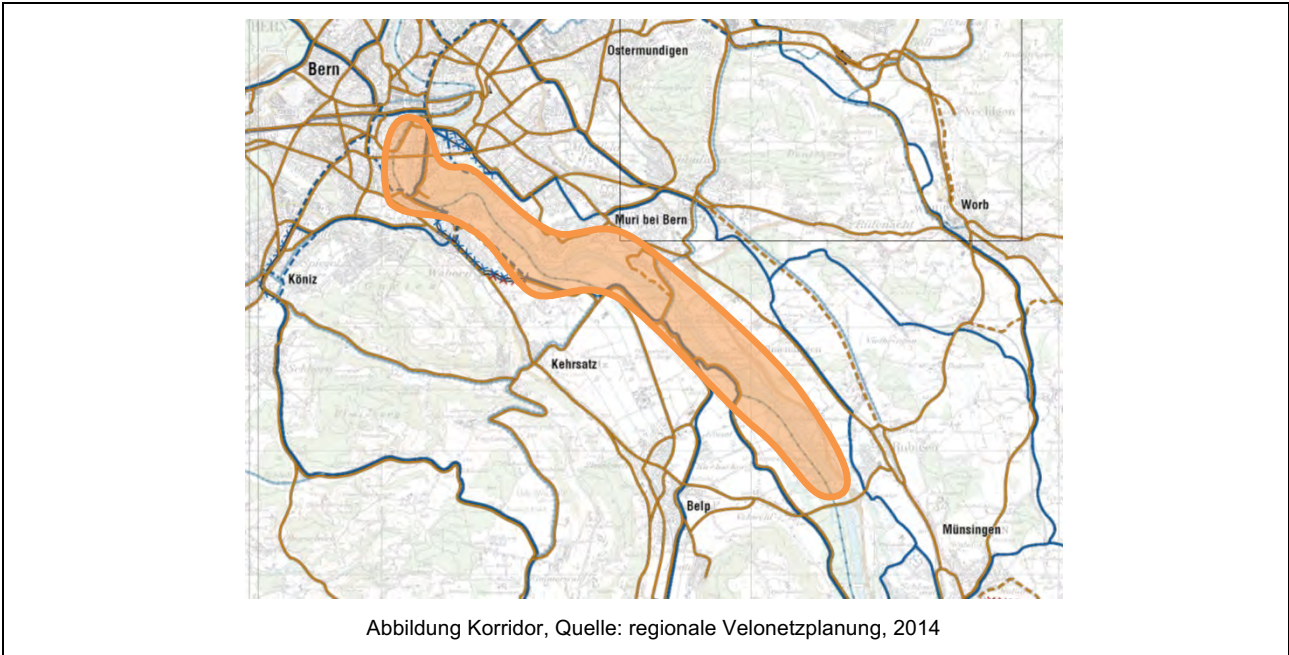
Realisierung													
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Korridorstudie ca. 2025, in welcher das weitere Vorgehen definiert wird - Vorprojekt: - Baubeginn: - Inbetriebnahme: 													
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: < 250'000 Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 70%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">%</td> <td style="width: 20%;"></td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Anteil RKBM</td> <td style="text-align: center;">100%</td> <td style="text-align: right;">250'000 Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%		Anteil Kanton	%		Anteil Gemeinde	%		Anteil RKBM	100%	250'000 Fr.
Anteil Bund	%												
Anteil Kanton	%												
Anteil Gemeinde	%												
Anteil RKBM	100%	250'000 Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p><input type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>	<p>Genauigkeit: +/- %</p> <p>Stand:</p>												

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Durchgängige und sichere Velonetze erhöhen die Attraktivität des Veloverkehrs in der Region; insbesondere bei (stark belasteten bzw. engen) Ausserortsstrecken ist es wichtig, sichere Verbindungen anbieten zu können. - WK2: Attraktive Rahmenbedingungen für den Veloverkehr unterstützen eine verdichtete Siedlungsentwicklung («Stadt der kurzen Wege»). - WK3: Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr. - WK4: Durch eine Umlagerung des motorisierten Verkehrs kann die Verkehrsbelastung und damit die Lärm- und Luftbelastung gesenkt werden. 	
<p>Machbarkeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Machbarkeit wurde im Rahmen der regionalen Velonetzplanung überprüft. 	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Regionale Velonetzplanung, Schwachstellen 608-628-1, 608-1, 612-1, 612-3, 612-4, 612-5, 628-1, 628-2 - Kantonaler Sachplan Veloverkehr, Korridorstudie Nr. 5 - Hochwasserschutzprojekt des Wasserbauverbandes Chisebach 	
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges
Literatur/Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none">- Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014- Korridorstudie Konolfingen – Grosshöchstetten – Bowil, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, April 2013- Gewässerschutzgesetzgebung (GSchG/GSchV) und Hochwasserschutz
Quantitative Angaben: <ul style="list-style-type: none">-
Bemerkungen/Hinweise: <ul style="list-style-type: none">-

Massnahme: LV-Planung / Netzbereinigung	Planungsstudie Aarequerungen	LV-W-3-c Vorleistung
--	-------------------------------------	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: laufendes Budget oder Planungskredit RKBM



Massnahmenbeschreibung
<p>Einleitung:</p> <p>Die Aare hat eine hohe Trennwirkung, insbesondere in der Kernagglomeration, wo die Potenziale für eine intensive Velonutzung hoch sind. Zwischen der Dalmazibrücke in Bern und der Hunzikenbrücke in Rubigen, d.h. auf einer fast 10 km-Strecke (Fluglinie) besteht keine attraktive und komfortable Aarequerung für den Veloverkehr. Der Schönaussteg in Bern ist schmal und wird auch von Fussgängern stark frequentiert, so dass ein Fahrverbot signalisiert ist und Barrieren die Durchfahrt erschweren. Bei der Auguetbrücke in Muri bei Bern sind die Zufahrten mit einem Fahrverbot versehen, um die Konflikte mit dem Fussverkehr zu vermeiden. Zwischen Schönaussteg und Auguetbrücke sind es immer noch rund 4.5 Kilometer (Fluglinie) ohne Querungsmöglichkeit.</p> <p>Aus regionaler Veloverkehrssicht besteht hier eine bedeutende Netzlücke auf einer tangentialen Wunschlinie, für welche weder eine Strassen- noch eine öV-Alternative bestehen. Eine zusätzliche Aarequerung würde die Nordost-Quartiere von Bern, Ostermundigen, Muri-Gümligen mit Köniz (Wabern), Kehrholz und Belp ideal verbinden.</p>
<p>Zielsetzung:</p> <p>Zusätzliche direkte Tangentialverbindung in der Kernagglomeration erstellen</p>
<p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prüfung der am besten geeignete(n) Stelle(n) für eine Fuss- und Veloverkehrsverbindung über die Aare, unter Berücksichtigung der Landschaft- und Hochwasserschutzinteressen. Gesamtheitliche Betrachtung des ganzen Aarekorridors zwischen Bern und Rubigen.

Zuständigkeiten	
Federführung: RKBM	Beteiligte Stellen: Gemeinden, TBA-OIK II, Forstdienst

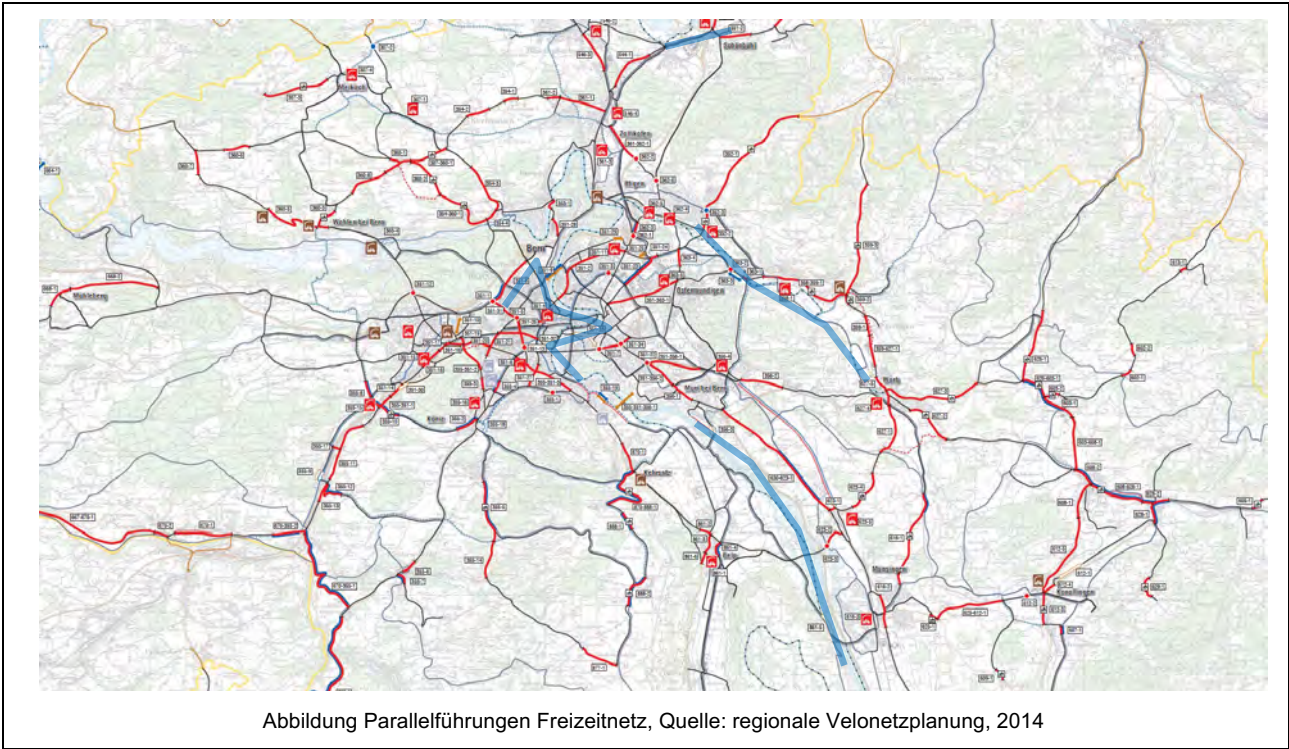
Realisierung													
Vorgehen/Meilensteine: - Planungsstudie bis 2018 - Vorprojekt: - Baubeginn: - Inbetriebnahme:													
Koordinationsstand: Idee <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: < 250'000 Fr. (Studie) (exkl. MWSt.) <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil RKBM</td> <td style="text-align: center;">100%</td> <td style="text-align: right;">250'000 Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	Anteil RKBM	100%	250'000 Fr.
Anteil Bund	%	Fr.											
Anteil Kanton	%	Fr.											
Anteil Gemeinde	%	Fr.											
Anteil RKBM	100%	250'000 Fr.											
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- % Stand: Juli 2016												

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Die Massnahme bewirkt durch die Schaffung einer neuen direkteren Fuss- und Veloverbindung eine starke Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr. Die Tangentialverbindung ergänzt das bestehende Netz und dient als direkte, durchgehende Verbindung zwischen Köniz-Wabern (insb. Entwicklungsgebiet Klein Wabern), Kehrsatz und Belp einerseits und den östlichen Gebieten der Kernagglomeration (Ostermundigen, Stadtteil IV der Stadt Bern, Muri-Gümligen) andererseits. - WK2: Die Massnahme unterstützt die Siedlungsentwicklung in der Kernagglomeration, wodurch eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden kann. - WK3: Durch die neue Fuss- und Veloroute abseits des übrigen Verkehrs bewirkt die Massnahme eine bedeutende Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr. - WK4: Diese Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung dank einer Modal Split-Veränderung zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs.	
Machbarkeit: - Die Machbarkeit wurde im Rahmen der regionalen Velonetzplanung überprüft.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: - Regionale Velonetzplanung, Schwachstelle Nr. 355-351-356-1 - Abwägung der Interesse Fuss- und Veloverkehr und Naturschutzgebiet Aareraum	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges
Literatur/Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none">- Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014- Wasserbauplan Nachhaltiger Hochwasserschutz Aare Thun- Bern
Quantitative Angaben: <ul style="list-style-type: none">-
Bemerkungen/Hinweise: <ul style="list-style-type: none">- Gewässerschutzgesetzgebung (GSchG/GSchV)

Massnahmenpaket: LV-Planung / Netzbereinigung:	Freizeitnetz Bereinigung Parallelrouten Region/Schweiz MobilVorleistung	LV-W-3-d
---	---	-----------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: laufendes Budget oder Planungskredit RKBM



Massnahmenbeschreibung	
<p>Zielsetzung: Attraktivierung Schweiz Mobil-Routen und Vermeidung von Parallelführungen zwischen den von der Region angedachten Freizeitrouten und bestehenden Schweiz Mobil-Routen, welche von einer Umlegung profitieren könnten.</p>	
<p>Massnahmen: Bereinigung des Freizeitnetzes bei Parallelführungen von Schweiz Mobil-Routen und regionalem Freizeitnetz:</p> <ul style="list-style-type: none"> - REP Urtenen (Gemeinden und OIK II) - Worblental (in Abstimmung mit LV-W-1e) - Aareschlaufe - Obere Aare (in Abstimmung mit dem Nutzungskonzept Aarewasser) 	
Zuständigkeiten	
<p>Federführung: RKBM</p>	<p>Beteiligte Stellen: TBA-DLZ, Gemeinden, betroffene TU, Berner Wanderwege, Forstdienst</p>

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Planungsstudie bis 2018 - Vorprojekt: - Baubeginn: - Inbetriebnahme:	
Koordinationsstand: <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: < 100'000 Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil RKBM 100% < 100'000 Fr.
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- % Stand: 2016

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): - Attraktive lokale Freizeitangebote sind wichtig für eine verdichtete Siedlungsentwicklung und bieten eine Alternative zu motorisiertem Freizeitverkehr. - Freizeitrouten dienen auch als Alternative oder Ergänzung des Alltagsnetzes (auch Verbesserung der Verkehrssicherheit).	
Machbarkeit: - Die Machbarkeit ist grundsätzlich gegeben	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: -	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges
Literatur/Grundlagendokumente: - Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014 - Optimierungsvorschläge Schweiz Mobil
Quantitative Angaben: -
Bemerkungen/Hinweise:

Massnahme: LV-Planung / Netzbereinigung:	Freizeitrouten RKBM	LV-W-3-e Vorleistung
---	----------------------------	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: laufendes Budget oder Planungskredit RKBM

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Die Definition des regionalen Freizeitnetzes nach dem Ansatz der Wunschlinien zwischen den für die Freizeit wichtigen Zielorten hat verschiedene «Netzlücken» (keine signalisierte Route) aufgezeigt. Der Stellenwert der dargestellten Routen (lokale Schweiz Mobil-Freizeitrouten, eigenständiges regionales Angebot) und deren Vermarktung soll in einem nächsten Schritt mit den betroffenen Akteuren besprochen und geklärt werden.

Massnahmen:

Grundsätzliche Abklärungen zum Stellenwert des «Freizeitvelonetz Region Bern (RKBM) », insbesondere zu den Routen (vgl. Netzplan der regionalen Velonetzplanung):

- Belpberg
- Meikirch – Kirchlindach
- Gantrischgebiet
- Zauggenried – Bätterkinden
- Kiesen – Linden
- Boll – Schweiz Mobil-Route Nr. 99 (Herzroute)
- Oberwangen – Schlatt
- Kehrsatz - Zimmerwald

Zuständigkeiten

Federführung:

RKBM

Beteiligte Stellen:

TBA-DLZ, Schweiz Mobil, Tourismusorganisationen, Gemeinden, Forstdienst

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

- Planungsstudie bis 2018
- Vorprojekt:
- Baubeginn:
- Inbetriebnahme:

Koordinationsstand:

- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung

Kosten: < 100'000 Fr.
(exkl. MWSt.)

Kostenteiler:

Anteil Bund	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.

Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Anteil Gemeinde % Fr. Anteil RKBM 100% 100'000 Fr.
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- % Stand: 2016

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): - Attraktive lokale Freizeitangebote wichtig für eine verdichtete Siedlungsentwicklung und bieten eine Alternative zu motorisiertem Freizeitverkehr - Freizeitrouten als Alternative oder Ergänzung des Alltagsnetzes (auch Verbesserung der Verkehrssicherheit)	
Machbarkeit: - Die Machbarkeit ist grundsätzlich gegeben.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte: -	
Priorität: <input type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2

Sonstiges
Literatur/Grundlagendokumente: - Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014
Quantitative Angaben: -
Bemerkungen/Hinweise: -

Massnahme: LV-Planung / Netzbereinigung:	Freizeitnetz Routenumlegungen Schweiz Mobil	LV-W-3-f Daueraufgabe
---	--	---------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: laufende Budgets oder Planungskredite von Gemeinden und/oder Kanton

Massnahmenbeschrieb
Zielsetzung: Attraktivierung der Freizeit-Velorouten (Schweiz Mobil) in der Region Bern-Mittelland
<p>Massnahmen:</p> <p>Im kantonalen Sachplan Veloverkehr sind verschiedene Optimierungen und Umlegungen der bestehenden Schweiz Mobil-Routen in der Region Bern-Mittelland vorgesehen. Diese werden durch Schweiz Mobil und die Strasseneigentümer umgesetzt. Da es sich um gemeindeübergreifende Vorhaben handelt, soll die Regionalkonferenz Bern-Mittelland miteinbezogen werden.</p> <p>Die Umlegungen und Optimierungen der Schweiz Mobil-Routen sind im kantonalen Sachplan Veloverkehr (SVV) dokumentiert. Es handelt sich um die folgenden Strecken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zollhaus – Plaffeien (Route Nr. 62, SVV-Netzlücke Nr. 119) - Verlängerung Route 62 bis nach Bern (SVV-Netzlücke Nr. 131) - Verlegung und Optimierungen Route 74 im Raum Laupen, im Raum Neuenegg-Köniz und im Gürbetal (SVV-Netzlücken Nr. 120, 121, 122, 124 und 127) - Aussenring Stadt Bern (SVV-Netzlücke Nr. 126) - Verlegung Schweiz Mobil-Route 8 an die Aare (SVV-Netzlücke Nr. 130, vgl. auch RKBM-Projekt Aareschleufe) - Neukonzeption der Freizeittrouten in Bern (SVV-Netzlücken Nr. 132 und 135) - Attraktivierung und Verlängerung der Schweiz Mobil-Route 37 im Raum Ostermundigen (SVV-Netzlücke Nr. 134)

Zuständigkeiten	
<p>Federführung: TBA-DLZ bzw. Gemeinden</p>	<p>Beteiligte Stellen: RKBM, Amt für Mobilität des Kantons Freiburg, betroffene TU, Berner Wanderwege, Forstdienst</p>

Realisierung													
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorprojekt: - Baubeginn: - Inbetriebnahme: 													
<p>Koordinationsstand:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: < 100'000 Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">100%</td> <td style="text-align: right;">< 100'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	100%	< 100'000 Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.											
Anteil Kanton	100%	< 100'000 Fr.											
Anteil Gemeinde	%	Fr.											
Anteil	%	Fr.											

<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p><input type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>	<p>Genauigkeit: +/- %</p> <p>Stand:</p>
---	---

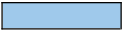
Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Attraktive lokale Freizeitangebote sind für eine verdichtete Siedlungsentwicklung und bieten eine Alternative zu motorisiertem Freizeitverkehr wichtig. - Freizeitrouten als Alternative oder Ergänzung des Alltagsnetzes (auch Verbesserung der Verkehrssicherheit) 	
<p>Machbarkeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Machbarkeit ist grundsätzlich gegeben. 	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen/Zielkonflikte:</p> <p>-</p>	
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges	
<p>Literatur/Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Februar 2014 	
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>-</p>	
<p>Bemerkungen/Hinweise:</p> <p>-</p>	

Massnahmen kombinierte Mobilität (KM)

Übersicht Etappierung Massnahmen KM	408
P + R (V – KM-P)	409
P + R-Anlagen (V – KM-P-1)	409
B + R (V – KM-B)	412
B + R-Anlagen (V – KM-B-1)	412
Velostationen (V – KM-B-2)	415
Ostermundigen, Velostation Bahnhof (KM-B-2-a)	418
Münsingen, Velostation Bahnhof (KM-B-2-b)	420
Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern (KM-B-2-c)	423
Bern, Velostation S-Bahnhaltestellen Europaplatz (KM-B-2-d)	426
Bern, Velostation 2, S-Bahnhaltestelle Wankdorf (KM-B-2-e)	429

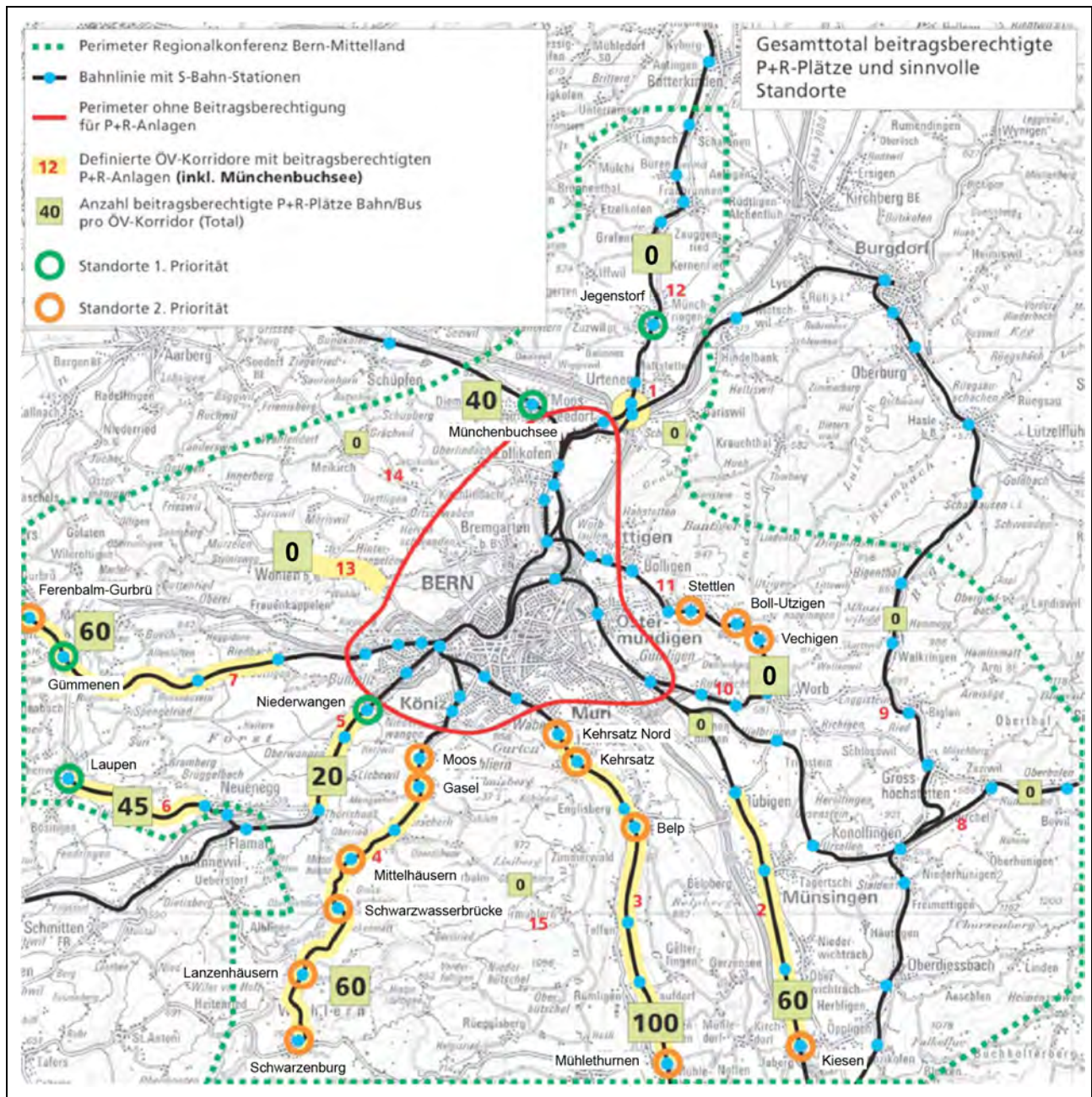
KM: Übersicht Etappierung Massnahmen aus RGSK 1 und 2

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

Nr.	Massnahmen	Nr. in RGSK 1	ARE Code	bis 2018	2019 - 2022	2023 - 2026	ab 2027	Bemerkungen
KM-P	P + R-Anlagen							
	Paket kombinierte Mobilität (Zentrale, Internet, Call-a-bike, City-Logistik)		351.045					Controlling
	Parkplatzbewirtschaftung		351.208					Controlling
KM-P-1	P + R-Anlagen	1	0351.2.086	R	R	R		
KM-B	B + R-Anlagen und Velostationen							
	Bern: Velostation Bahnhof Bern		351.032					Controlling
KM-B-1	B + R-Anlagen	2	0351.2.088	R	R	R	R	
	Velostation S-Bahnhaltestelle Wankdorf	2.1a	0351.2.090	R				Controlling
	Carterminal Neufeld	3		R				Controlling
KM-B-2	Velostationen	2	0351.2.088	P	R	R	R	
KM-B-2-a	Ostermundigen, Velostation Bahnhof	2.1b	0351.2.091		R			
KM-B-2-b	Münsingen, Velostation Bahnhof		0351.2.088	P	R			
KM-B-2-c	Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern			P	P/R	R	R	
KM-B-2-d	Bern, Velostation S-Bahnhaltestellen Europaplatz			P	P	R		
KM-B-2-e	Bern, Velostation 2, S-Bahnhaltestelle Wankdorf			P	P	P	R	

Massnahmenpaket: **P + R-Anlagen** **KM-P-1**
 Priorität A-B

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund: 351.044
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-KM 1), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.086
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <p>Die Benutzung der kombinierten Mobilität soll mit der Verbesserung der Haltestellen und Umsteigeorte, der Erleichterung des Informationszugangs und dem Angebot neuer Dienstleistungen gefördert werden. Mit der Substitution von Autofahrten kann die Belastung in der Spitzenstunde gesenkt und kurzfristig eine Kapazitätsverbesserung für alle Verkehrsarten erreicht werden.</p>
<p>Massnahmen:</p> <p>1. Massnahmen Umsteigeorte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 500 P + R-Plätze (Perimeter RKBM); beitragsberechtigt gemäss Strassennetzplan 2014–2029: ca. 385 Plätze <p>2. Massnahmen Information:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufbau und Betrieb von Mobilitätszentralen / Informationsmodulen - Einrichten einer Internetplattform mit den Netzen und Daten für ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr, Car-Sharing <p>3. Massnahmen Angebot neuer Dienstleistungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Güterverkehrslogistik: Dazu gehören Massnahmen in den Bereichen Parkierung im Güterverkehr (Innenstadt), Hauslieferdienste oder der Aufbau einer City-Logistik (Lastwagen, die Ware in die Innenstadt liefern, können ihre Fracht am Stadtrand abgeben und gebündelt weiterführen lassen. Damit können Fahrten mit grossen Fahrzeugen in der Innenstadt reduziert werden und die Spediteure gewinnen Zeit auf ihrem Weg zu weiteren Kunden).

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

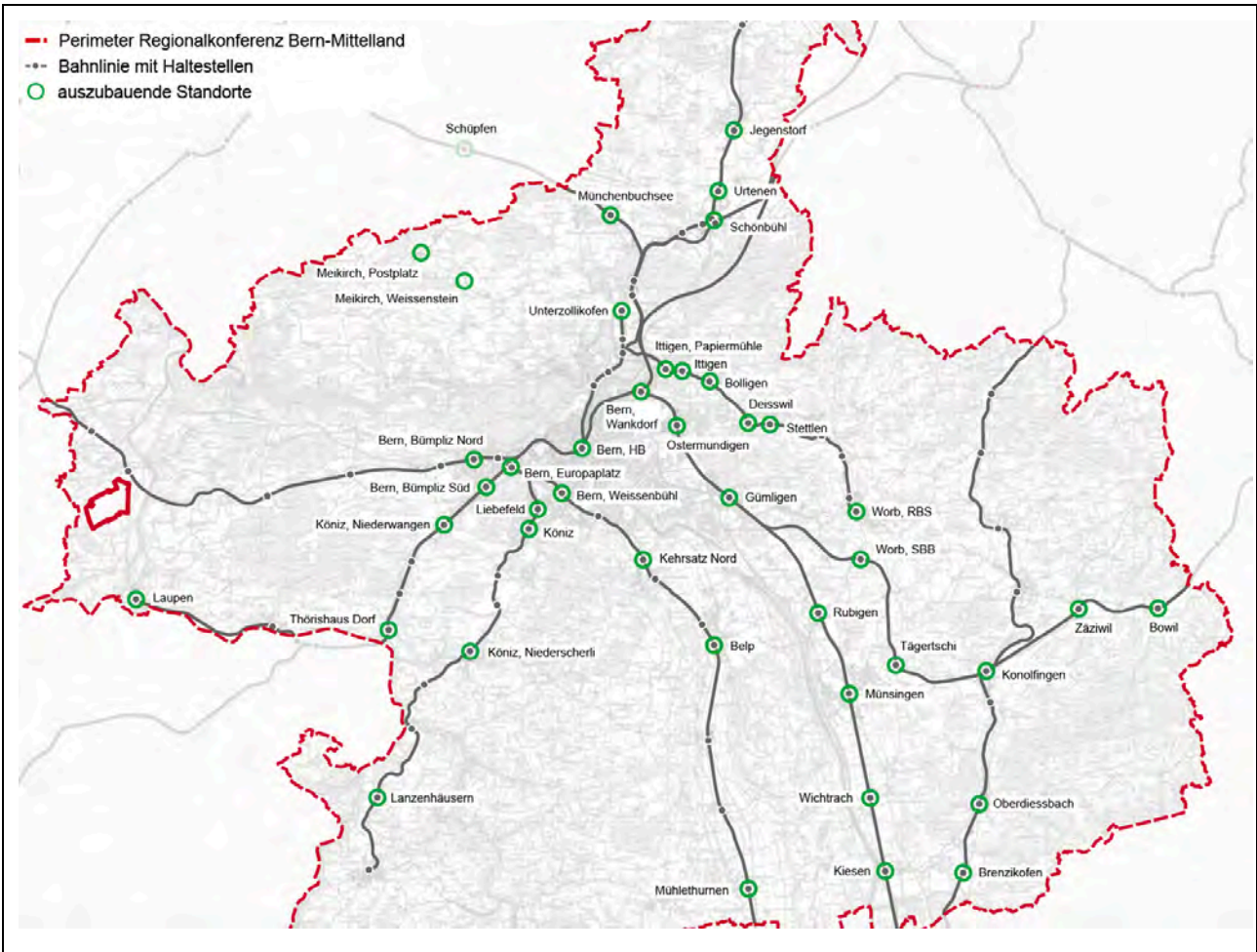
Realisierung													
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Strassennetzplan - Finanzierung - Bau, Betrieb/Unterhalt, Marketing 													
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (Punkt 1)</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 5 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">%</td> <td style="width: 20%;"></td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton*</td> <td style="text-align: center;">40%</td> <td style="text-align: right;">2 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">60%</td> <td style="text-align: right;">3 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> <p>Genauigkeit: +/- 30%</p> <p>Stand: 2015</p> <p>* bei beitragsberechtigten Haltestellen</p>	Anteil Bund	%		Anteil Kanton*	40%	2 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	60%	3 Mio. Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	%												
Anteil Kanton*	40%	2 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinde	60%	3 Mio. Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 Realisierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>													

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Das Massnahmenpaket bringt eine leichte bis bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems mit sich. Es bewirkt eine Verbesserung der Parkierungsmöglichkeiten für Autos an den ÖV-Haltestellen / Bahnhöfen, eine bessere Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten dank einer sinnvollen Verknüpfung der kombinierten Mobilität, eine Verbesserung des Informationsangebotes sowie eine Verringerung von Stausituationen dank Verlagerung MIV – ÖV. - WK2: Das Massnahmenpaket bringt eine leichte Verschlechterung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen mit sich, da es das Wohnen an Orten, welche nicht gut mit dem ÖV erschlossen sind, ermöglicht. - WK3: Das Massnahmenpaket bringt keine Wirkung in Bezug auf die Verkehrssicherheit mit sich. - WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine ganz leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch, durch eine leichte Verringerung des MIV-Anteils, mit sich. 	
<p>Machbarkeit:</p> <p>Grundsätzlich gegeben, Einzelprojekte</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die kombinierte Mobilität wird stark von nachfrageorientierten Massnahmen und von Massnahmen im Bereich der anderen Verkehrsarten beeinflusst. - Koordination mit der Massnahme «Veloparkplätze in Parkhäusern der Stadt Bern» - Ausbau im Korridor Aaretal: Koordination mit der P+R-Anlage in Uttigen (Region Thun-Oberland West) 	
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlegendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Region Bern, Umsetzung RGSK, Teilaspekt: Kombinierte Mobilität, RKBM, April 2011 - Kombinierte Mobilität, Bericht, RVK 4, 4. August 2008 - RGSK-Grundlagen Teilraum Gantrisch, 2009 - Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Region Bern, Hauptbericht, 15. Juli 2005 - Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Region Bern, Zusatzbericht 2007, 30. November 2007 - Park + Ride und Bike + Ride an den Haltepunkten der S-Bahn Bern, Konzept, BLS, Dezember 2003 - SVI 2001/525 Standards für intermodale Schnittstellen im Verkehr - SVI 2004/096 Ausgestaltung von multimodalen Umsteigepunkten - Haltestellen als Portal zum öffentlichen Verkehr, Fallstudie Amt für öffentlichen Verkehr, Bern, 2006 - Umwelt- und Verkehrsgutachten zur geplanten Erweiterung des P + R Neufeld - Kommunale Konzepte
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>-</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umsetzung erfolgt teilweise bereits im AP der 1. und 2. Generation.

Massnahmenpaket: **B + R-Anlagen** **KM-B-1**
Priorität A-B-C

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V – KM 2), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.088
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt (Teil Agglomeration)
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschrieb
<p>Zielsetzung:</p> <p>Die Benutzung der kombinierten Mobilität soll mit der Verbesserung der Haltestellen und Umsteigeorte, der Erleichterung des Informationszugangs und dem Angebot neuer Dienstleistungen gefördert werden. Mit der Substitution von Autofahrten kann die Belastung in der Spitzenstunde gesenkt und kurzfristig eine Kapazitätsverbesserung für alle Verkehrsarten erreicht werden.</p>
<p>Massnahmen:</p> <p>1. Massnahmen Umsteigeorte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bike + Ride-Anlagen an S-Bahnhaltestellen und an beitragsberechtigten Bushaltestellen (ca. 3'500 B + R-Plätze, Perimeter Agglomeration) - Veloparkierung in Parkhäusern der Innenstadt <p>2. Massnahmen Information:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufbau und Betrieb von Mobilitätszentralen / Informationsmodulen - Einrichten einer Internetplattform mit den Netzen und Daten für ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr <p>3. Massnahmen Angebot neuer Dienstleistungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Call-a-Bike: Die Velomiete an vielen Orten der Stadt ergänzt das Angebot des ÖV und bietet eine unabhängige Mobilität zu jeder Tageszeit.

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Planung: RKBM</p> <p>Umsetzung: TU / Gemeinden</p>	<p>Beteiligte Stellen: AGR, TBA-OIK II, AÖV, BECO, Gemeinden, betroffene TU</p>

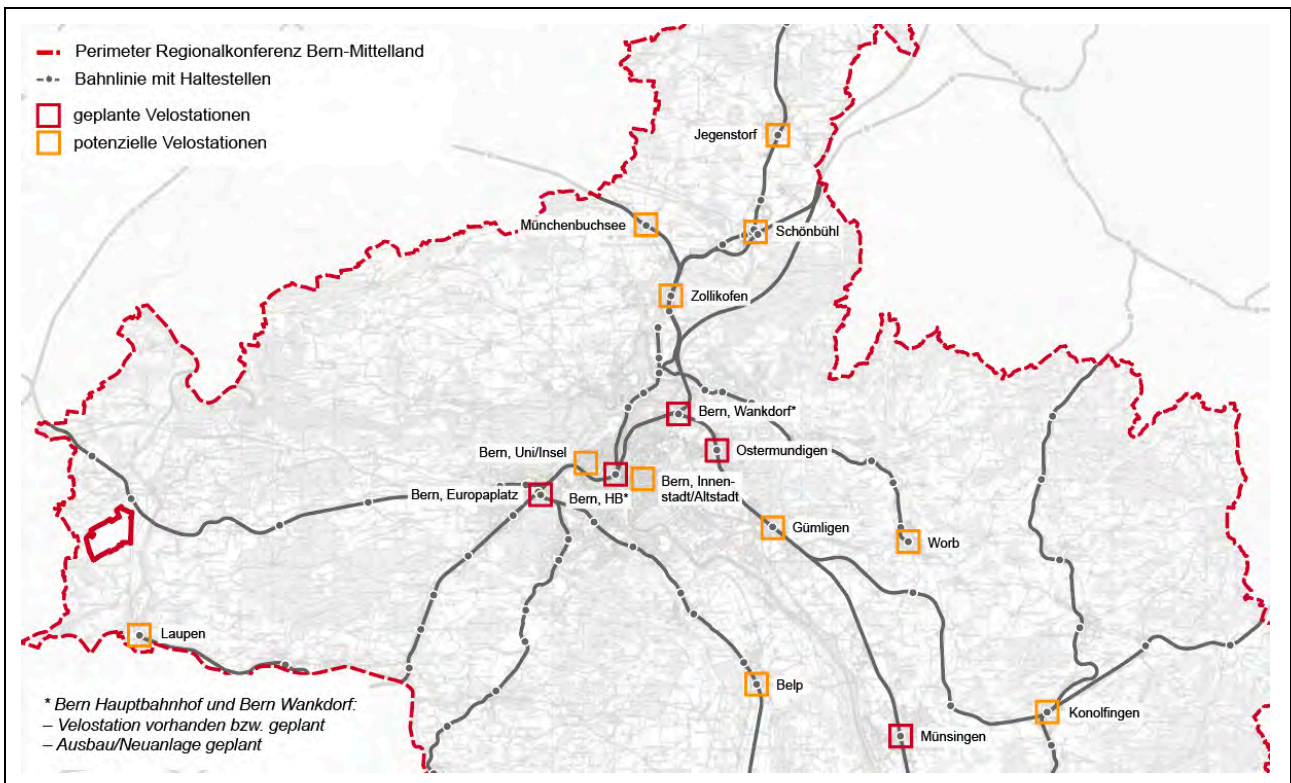
Realisierung													
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Festlegung der B + R-Anlagen (erfolgt) - Lancierung der Umsetzungsplanung 													
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 3.8 Mio. Fr. (im Agglomerationsperimeter) (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">35%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">1.3 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">22.75%</td> <td style="text-align: right;">0.9 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">42.25%</td> <td style="text-align: right;">1.6 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35%	1.3 Mio. Fr.	Anteil Kanton	22.75%	0.9 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	42.25%	1.6 Mio. Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	1.3 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	22.75%	0.9 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinde	42.25%	1.6 Mio. Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 Realisierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ab 2027 Realisierung</p>	<p>A-Liste: 2.0 Mio. Fr.</p> <p>B-Liste: 1.0 Mio. Fr.</p> <p>C-Liste: 0.8 Mio. Fr.</p> <p>Genauigkeit: +/- 30%</p> <p>Stand: 2016</p> <p>Kosten in der übrigen Region: ca. 0.3 Mio. Franken</p>												

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Das Massnahmenpaket bringt eine bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems mit sich. Das Massnahmenpaket bewirkt eine bessere Qualität für den Veloverkehr dank attraktiver B + R-Anlagen und Velostationen, eine bessere Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten dank einer sinnvollen Verkettung der kombinierten Mobilität sowie eine Verringerung von Stausituationen dank Verlagerung MIV – ÖV/LV. - WK2: Dank dieser Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. - WK3: Das Massnahmenpaket hat eine leichte Verbesserung der Verkehrssicherheit zur Folge: Eine Verringerung der Unfallhäufigkeit dank Verlagerung MIV – ÖV / LV kann erreicht werden. - WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Es bewirkt eine Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verringerung des MIV-Anteils. 	
<p>Machbarkeit: Grundsätzlich gegeben, Einzelprojekte</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die kombinierte Mobilität wird stark von nachfrageorientierten Massnahmen und von Massnahmen im Bereich der anderen Verkehrsarten beeinflusst. Massnahmen im Bereich B + R sind mit Massnahme zum Veloverkehr abzustimmen. - Massnahme Velostationen (KM-B-2) 	
<p>Priorität:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input checked="" type="checkbox"/> C-Liste 	<p>Reifegrad:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlegendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Strategie Velostationen, Analyse und Empfehlungen, RKBM, Januar 2012 - Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Region Bern, Umsetzung RGSK, Teilaspekt: Kombinierte Mobilität, RKBM, April 2011 - Kombinierte Mobilität, Bericht, RVK 4, 4. August 2008 - Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Region Bern, Hauptbericht, 15. Juli 2005 - Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Region Bern, Zusatzbericht 2007, 30. November 2007 - Park + Ride und Bike + Ride an den Haltepunkten der S-Bahn Bern, Konzept, BLS, Dezember 2003 - SVI 2001/525 Standards für intermodale Schnittstellen im Verkehr - SVI 2004/096 Ausgestaltung von multimodalen Umsteigepunkten - Haltestellen als Portal zum öffentlichen Verkehr, Fallstudie Amt für öffentlichen Verkehr, Bern, 2006 - Kommunale Konzepte
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>-</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Massnahme 1 beinhaltet auch folgende Bike + Ride-Massnahmen: «Nachrüsten aller bestehenden Bike + Ride-Anlagen der Stadt Bern, Verbesserung der Ausstattung» (Nr. 81a), «Veloparkplätze an Endhaltestellen von Tram und Bus» (Nr. 81c) und «Bahnhof Köniz» (Nr. 83, AP V+S 2007, Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr). - Zusätzlicher Bedarf in der Stadt Bern: Horizont A: 500, Horizont B: 500, Horizont C: 600 B + R-Plätze. - Umsetzung erfolgt teilweise bereits im AP der 1. und 2. Generation.

Massnahmenpaket: **Velostationen** **KM-B-2**
Priorität A-B-C

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V – KM 2), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.088
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <p>Die Benutzung der kombinierten Mobilität soll mit der Verbesserung der Haltestellen und Umsteigeorte und dem Angebot neuer Dienstleistungen gefördert werden. Mit der Substitution von Autofahrten kann die Belastung in der Spitzens-tunde gesenkt und kurzfristig eine Kapazitätsverbesserung für alle Verkehrsarten erreicht werden.</p>
<p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Geplante Velostationen: Velostation Bahnhof Ostermundigen, Velostation Bahnhof Münsingen, Bern: Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, Velostation S-Bahnhaltestellen Europaplatz, Velostation 2 S-Bahn-haltestelle Wankdorf (s. separate Massnahmenblätter) - Potenzielle Velostationen: Bern (Innenstadt/Altstadt, Uni Bern/Insel), Gümligen, Belp, Schönbühl (RBS und/oder SBB), Münchenbuchsee, Worb, Zollikofen, Jegenstorf, Laupen, Konolfingen

Zuständigkeiten	
Federführung: Planung: RKBM Umsetzung: TU / Gemeinden	Beteiligte Stellen: AGR, TBA-OIK II, AÖV, BECO, Gemeinden, betroffene TU

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - Beurteilung der Standorte für Velostationen (erfolgt) - Lancierung der Umsetzungsplanung	
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: Geplante Velostationen: s. separate Massnahmenblätter Potenzielle Velostationen: Kosten noch offen
Zeithorizont: <input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 Planung <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung <input checked="" type="checkbox"/> ab 2027 Realisierung	

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): - WK1: Das Massnahmenpaket bringt eine bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems mit sich. Das Massnahmenpaket bewirkt eine bessere Qualität für den Veloverkehr dank attraktiver B + R-Anlagen und Velostationen, eine bessere Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten dank einer sinnvollen Verkettung der kombinierten Mobilität sowie eine Verringerung von Stausituationen dank Verlagerung MIV – ÖV/LV. - WK2: Dank dieser Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. - WK3: Das Massnahmenpaket hat eine leichte Verbesserung der Verkehrssicherheit zur Folge: Eine Verringerung der Unfallhäufigkeit dank Verlagerung MIV – ÖV / LV kann erreicht werden. - WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Es bewirkt eine Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verringerung des MIV-Anteils.	
Machbarkeit: s. separate Massnahmenblätter	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Die kombinierte Mobilität wird stark von nachfrageorientierten Massnahmen und von Massnahmen im Bereich der anderen Verkehrsarten beeinflusst. Massnahmen im Bereich B + R sind mit Massnahme zum Veloverkehr abzustimmen. - Massnahme B + R-Anlagen (KM-B-1)	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input checked="" type="checkbox"/> B-Liste <input checked="" type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Strategie Velostationen, Analyse und Empfehlungen, RKBM, Januar 2012
- Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Region Bern, Umsetzung RGSK, Teilaspekt: Kombinierte Mobilität. RKBM, April 2011
- Kombinierte Mobilität, Bericht, RVK 4, 4. August 2008
- Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Region Bern, Hauptbericht, 15. Juli 2005
- Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Region Bern, Zusatzbericht 2007, 30. November 2007
- Park + Ride und Bike + Ride an den Haltepunkten der S-Bahn Bern, Konzept, BLS, Dezember 2003
- SVI 2001/525 Standards für intermodale Schnittstellen im Verkehr
- SVI 2004/096 Ausgestaltung von multimodalen Umsteigepunkten
- Haltestellen als Portal zum öffentlichen Verkehr, Fallstudie Amt für öffentlichen Verkehr, Bern, 2006
- Kommunale Konzepte

Quantitative Angaben:

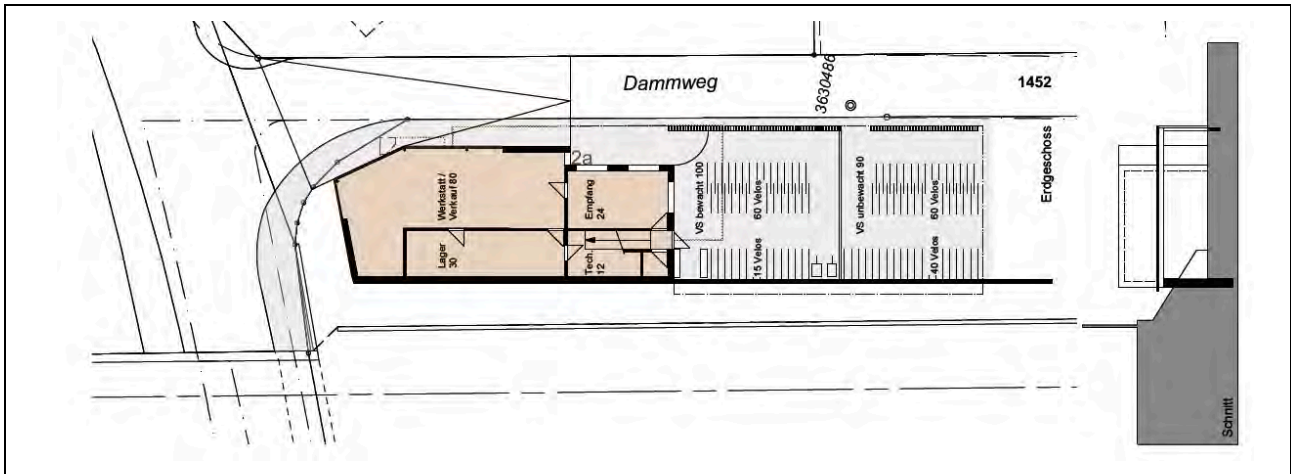
-

Bemerkungen / Hinweise:

-

Massnahme:	Ostermundigen, Velostation Bahnhof	KM-B-2-a Priorität A
------------	---	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. V-KM 2.1b), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.091
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:
 Die Benutzung der kombinierten Mobilität soll mit der Verbesserung der Haltestellen und Umsteigeorte gefördert werden. Mit der Substitution von Autofahrten kann die Belastung in der Spitzenstunde gesenkt und kurzfristig eine Kapazitätsverbesserung für alle Verkehrsarten erreicht werden.
 Beim ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen werden nachfragegerechte und sichere Veloabstellplätze bereitgestellt.

- Massnahmen:**
- Erstellen und Betreiben einer Velostation am Bahnhof Ostermundigen. Standorte Dammweg (überwachte Station) und Bahnhofvorfahrt (bewachte Station).

Zuständigkeiten

Federführung: Gemeinde Ostermundigen, Abteilung Hochbau	Beteiligte Stellen: RKBM, AÖV, TBA, beteiligte TU
---	---

Realisierung

- Vorgehen/Meilensteine:**
- Vorprojekt: 2011
 - Baubeginn: 2020
 - Inbetriebnahme: ab 2020

Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Kosten: 1.1 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Kostenteiler: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">35%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">385'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">22.75%</td> <td style="text-align: right;">250'250 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">42.25%</td> <td style="text-align: right;">464'750 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35%	385'000 Fr.	Anteil Kanton	22.75%	250'250 Fr.	Anteil Gemeinde	42.25%	464'750 Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	385'000 Fr.											
Anteil Kanton	22.75%	250'250 Fr.											
Anteil Gemeinde	42.25%	464'750 Fr.											
Anteil	%	Fr.											
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- 25% Stand: 2016												

Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bewirkt eine bedeutende Verbesserung für den Veloverkehr in Kombination mit der S-Bahn. Die Umsteigebeziehung Veloverkehr/Bahn wird attraktiver. Der Modalsplit wird zugunsten des ÖV und des Velos verbessert. - WK2: Dank dieser Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. - WK3: Die Massnahme erhöht die Sicherheit. Der Vandalismus und Diebstahl von Velos am Bahnhof kann vermindert werden. - WK4: Die Umweltbelastung wird reduziert (Substitution von Autofahrten). 	
Machbarkeit: Die Machbarkeit wurde im Rahmen des Vorprojekts nachgewiesen.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> - ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen (RGSK BM I, V – ÖV 2.1.1a) - Bern, LV-Führung Knoten Bolligenstrasse – Schermenweg (LV-N-3) - Massnahmenblatt B + R-Anlagen (KM-B-1) 	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none"> - Vorprojekt Velostation Dammweg Ostermundigen, 30. Dezember 2011 - Strategie Velostationen, Analyse und Empfehlungen, RKBM, Januar 2012
Quantitative Angaben: -
Bemerkungen / Hinweise: <ul style="list-style-type: none"> - Der Bau der Velostation ist auf die geplante Tramlinie, die Sanierung der Bernstrasse sowie die Unterführung der SBB-Gleise und die Entwicklung auf dem SBB-Areal abzustimmen.

Massnahme:	Münsingen, Velostation Bahnhof	KM-B-2-b Priorität A
------------	---------------------------------------	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.088
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <p>Die kombinierte Mobilität soll mit der Verbesserung der Haltestellen und Umsteigeorte gefördert werden. Für die Wahl des Velos als Verkehrsmittel ist eine qualitativ hochwertige Veloparkierung zielführend</p> <p>Auf der Westseite des Bahnhofs befinden sich heute rund 430 Veloabstellplätze, die nur teilweise überdacht sind. Die heutigen Veloabstellplätze sind bereits heute über ihre Kapazitätsgrenze belastet. Mit dem starken Wachstum seit 2012 im Ortsteil West steigt die Nachfrage nach weiteren Veloabstellplätzen zusätzlich. Die Realisierung einer Velostation mit kurzen Zugangswegen zu den Perrons auf der Westseite des Bahnhofs ist dringlich. Mit STEP 2025 und dem 15'-Takt der S-Bahn Bern-Münsingen wird die Bahn als Fortbewegungsmittel noch attraktiver und damit Verbunden auch die Kombination von Velo-Bahn. Insgesamt besteht am Bahnhof Münsingen die Nachfrage nach rund 1'000 Abstellplätzen für Velos.</p> <p>Die aktuelle Planung im Entwicklungsgebiet «Bahnhof West» sieht u. a. eine unterirdische Velostation für min. 650 Velos vor. Mit der künftig durchgängig befahrbaren Industriestrasse entsteht im Ortsteil West eine neue wichtige Querverbindung.</p>
<p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erstellen und Betreiben einer unterirdischen öffentlichen Velostation unter dem neuen Platz auf der Westseite des Bahnhofs Münsingen mit rund 700 Abstellplätzen. Die Velostation kann direkt vom Bahnhof her erreicht werden über befahrbare Rampenanlagen bzw. Treppenanlagen und einen Lift. Die Verbindungen zu den zuführenden Strassen Sägegasse, Dorfmatweg, Industriestrasse sind direkt und kurz.

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde Münsingen	Beteiligte Stellen: RKBM, AÖV, TBA, beteiligte TU, Investoren innerhalb der ZPP B «Bahnhof West»

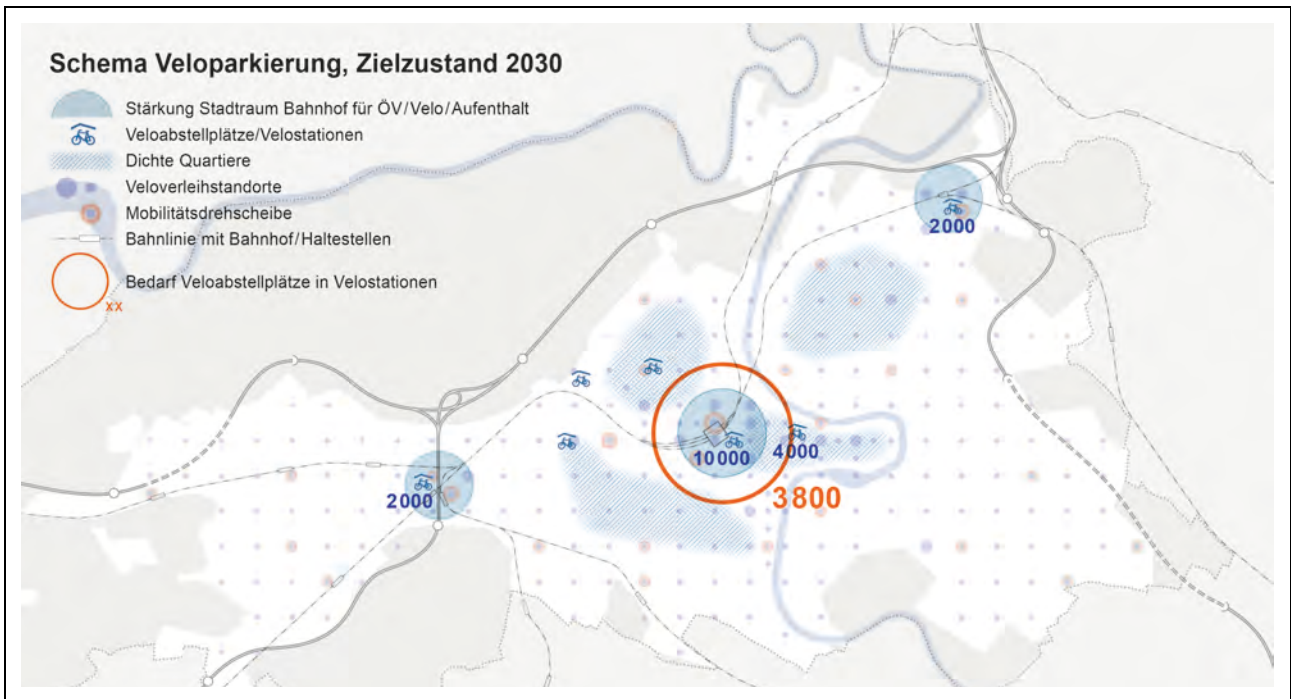
Realisierung													
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schaffung der planerischen Grundlagen im Rahmen der Überbauungsordnungen innerhalb der ZPP B «Bahnhof West», 2015/2016 - Mitwirkungsverfahren UeO «Zentrum Bahnhof West», März/April 2016 - Koordination mit den Planungen der Investoren und der SBB (Umbau Bahnhof Münsingen für 3. Gleise bzw. 15'-Takt), 2016 - Münsingen Bahnhof West Strassenraumprojekt (inkl. unterirdische Velostation), Juli 2016 - Koordination mit der Planung der Entlastungsstrasse Nord (Mitwirkung Herbst 2016) - Vorprüfung UeO «Zentrum Bahnhof West», durchgehende Industriestrasse, Herbst 2016 - Baubeginn ab ca. 2019 - Inbetriebnahme ab ca. 2019 													
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 3.2 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">35%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">1'120'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">22.75%</td> <td style="text-align: right;">728'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">42.25%</td> <td style="text-align: right;">1'352'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35%	1'120'000 Fr.	Anteil Kanton	22.75%	728'000 Fr.	Anteil Gemeinde	42.25%	1'352'000 Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	1'120'000 Fr.											
Anteil Kanton	22.75%	728'000 Fr.											
Anteil Gemeinde	42.25%	1'352'000 Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Realisierung</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>	<p>Genauigkeit: +/- 20%</p> <p><i>Stand:</i> Juli 2016 (Münsingen Bahnhof West Strassenraumprojekt)</p>												

Beurteilung
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bewirkt eine bedeutende Verbesserung für den Veloverkehr in Kombination mit der S-Bahn und RE/IC. Die Umsteigebeziehung Langsamverkehr/Bahn wird attraktiver. Dank Verlagerung MIV – ÖV/LV wird der Modalsplit zugunsten des ÖV und des Velos verbessert. Insbesondere die Belastung in der Spitzenstunde kann gesenkt und kurzfristig eine Kapazitätsverbesserung des Verkehrssystems für alle Verkehrsarten sowie eine Verringerung von Stausituationen erreicht werden. - WK2: Dank dieser Massnahme kann eine bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. Die bahnhofnahen Standorte für Wohnen und Arbeiten werden attraktiver und optimal in das übergeordnete Verkehrsnetz eingebunden. Dank dieser sinnvollen Verkettung gilt für Siedlungsschwerpunkte eine bessere Erreichbarkeit. - WK3: Die Massnahme erhöht die Verkehrssicherheit in Bezug auf die objektive und subjektive Sicherheit. Der Vandalismus und Diebstahl von Velos am Bahnhof kann vermindert werden. Das subjektive Sicherheitsgefühl kann durch die gute Gestaltung der Rampenanlagen, Velostation und Bahnhofzugänge gesteigert werden. Zudem kann eine Verringerung der Unfallhäufigkeit bzw. Unfallschwere dank Verlagerung MIV – ÖV / LV erreicht werden. - WK4: Der Modalsplit wird zugunsten des ÖV und des Velos verbessert und die Umweltbelastung dadurch reduziert (Substitution von Autofahrten). Der Flaschenverbrauch wird reduziert durch die unterirdische und kompakte Anordnung der Veloabstellplätze.

<p>Machbarkeit:</p> <p>Die Machbarkeit wurde in der UeO «Bahnhof West» und im Strassenbauprojekt Bahnhof West aufgezeigt.</p>	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - B + R-Anlagen (KM-B-1) - Realisierung 3. Gleis Gümligen-Münsingen (ÖV-FV-3) und Einführung 15'-Takt S-Bahn (ÖV-W-1) - Realisierung Überbauung «Bahnhof West» - Entwicklungsgebiet Bahnhof West - Münsingen, Fuss- und Veloverbindungen Bahnhof Münsingen (LV-N-11) - Münsingen, Entlastungsstrasse Nord (MIV-E-4) 	
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad:</p> <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>
<p>Sonstiges</p>	
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Strategie Velostationen, Analyse und Empfehlungen, RKBM, Januar 2012 - Gemeindebaureglement Münsingen, Art. 18 - Richtplan Verkehr Gemeinde Münsingen, 2009 - UeO q «Zentrum Bahnhof West», Mitwirkung 2016 - Richtplan «Bahnhof West», Mitwirkung 2016 - Mitwirkungsbericht UeO q und Richtplan «Zentrum Bahnhof West» - Münsingen Bahnhof West Strassenraumprojekt, Juli 2016 	
<p>Quantitative Angaben:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aktuell (2016) sind täglich ca. 500 Velos auf der Westseite des Bahnhofes Münsingen abgestellt. - Im Ortsteil West wurden 2010 – 2016 rund 350 neue Wohnungen gebaut, weitere 400 Wohnungen sind in Planung. 	
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ein Erschliessungskonzept und ein städtebauliches Konzept für den ganzen ZPP-Perimeter im Entwicklungsgebiet Bahnhof West liegt vor. Im März 2016 startete das Mitwirkungsverfahren zur UeO q «Zentrum Bahnhof West». Gleichzeitig wurde mit dem Strassenbauprojekt Bahnhof West inkl. der Velostation begonnen. Die UeO q «Zentrum Bahnhof West» und das Strassenbauprojekt Bahnhof West gehen im Herbst 2016 in die Vorprüfung. - Das Mitwirkungsverfahren zum Richtplan Bahnhof West vom März 2016 zeigte eine sehr grosse Zustimmung zur geplanten Velostation. 	

Massnahme:	Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern	KM-B-2-c Priorität B-C
-------------------	--	----------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung	
<p>Zielsetzung:</p> <p>Bis Ende 2030 werden täglich rund 375'000 Kundinnen und Kunden am Bahnhof Bern erwartet. Im Umfeld des Bahnhofs Bern muss die Kapazität für das Abstellen von flächensparenden, effizienten Verkehrsmitteln bereitgestellt werden. Die Benutzung der kombinierten Mobilität soll mit der Verbesserung des Umsteigeorts gefördert werden. Mit ausreichenden Veloabstellanlagen am Ziel- und Ausgangsort des zweitgrössten Bahnhofs der Schweiz werden Autofahrten aus der Region substituiert und Voraussetzungen geschaffen für die Erhöhung des Veloverkehrsanteils in der Stadt Bern und aus der Region.</p> <p>Bis 2030 werden 10'000 Veloabstellplätze im Umfeld des Bahnhofs Bern bereitgestellt.</p> <p>Im Umfeld des Bahnhofs Bern sind nachfragegerechte Veloabstellanlagen mit hohem Standard und guter Zugänglichkeit bereitzustellen.</p>	
<p>Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erstellen und Betreiben mehrerer Velostationen im Bereich des Bahnhofs Bern. Bedarf für 3'800 Veloabstellplätze in Velostationen (Herleitung siehe Sonstiges, Quantitative Angaben, Bemerkungen) 	

Zuständigkeiten	
<p>Federführung: Stadt Bern</p>	<p>Beteiligte Stellen: TAB, Verkehrsplanung, Stadtplanung, ZBB-Planungspartner SBB IM, Post IM, Grosse Schanze AG, Burgergemeinde Bern, Arbeitsgruppe Veloabstellplätze (Velo-Offensive), RKBM, AÖV, beteiligte TU</p>

Realisierung													
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mit der strategischen Planung Veloabstellplätze Bahnhof Bern (sPVa) werden die prioritären Projekte für neue Velostationen in und um den Bahnhof Bern definiert. Es werden mehrere Optionen gemäss der Studie übergeordnete Nutzungen /üN (Gesamtkoordination ZBB, 2015) evaluiert und umgesetzt. - Velostationen im Raum Bahnhof werden im Rahmen von ZBB koordiniert. - Erarbeitung Konzept für Bau und Betrieb für die Velostationen Bahnhof Bern - Erarbeitung Vorprojekte für Velostationen Horizont B 													
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 33.6 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">35%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">11.76 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">22.75%</td> <td style="text-align: right;">7.64 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">42.25%</td> <td style="text-align: right;">14.20 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35%	11.76 Mio. Fr.	Anteil Kanton	22.75%	7.64 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	42.25%	14.20 Mio. Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	11.76 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	22.75%	7.64 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinde	42.25%	14.20 Mio. Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ab 2027 Realisierung</p>	<p>Genauigkeit: +/- 30 %</p> <p>B-Liste: 19.6 Mio. Fr.</p> <p>C-Liste: 14.0 Mio. Fr.</p> <p>Stand: August 2016</p>												

Beurteilung
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bewirkt eine bedeutende Verbesserung für den Veloverkehr in Kombination mit der Bahn. Die Umsteigebeziehung Veloverkehr/Bahn wird attraktiver. Der Modalsplit wird zugunsten des ÖV und des Velos verbessert. - WK2: Dank dieser Massnahme kann eine bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. Die bahnhofnahen Standorte für Wohnen und Arbeiten werden durch die gute Vernetzung attraktiver. - WK3: Die Massnahme erhöht die objektive und die subjektive Verkehrssicherheit. Der Vandalismus und Diebstahl von Velos am Bahnhof kann vermindert werden. Das subjektive Sicherheitsgefühl kann durch die gute Gestaltung der Bahnhofszugänge gesteigert werden. - WK4: Die Umweltbelastung wird reduziert (Substitution von Autofahrten). Der Flächenverbrauch wird durch die kompakte Anordnung von Veloabstellanlagen reduziert.
<p>Machbarkeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Machbarkeit für die Veloparkierung Grosse Schanze, 1. Etage, ist im PGV-Dossier nachgewiesen. - Die Machbarkeitsstudie PU Hirschengraben mit angrenzendem Raum für die Veloparkierung ist abgeschlossen. - Im Rahmen der strategischen Planung werden prüfenswerte Varianten evaluiert, die bauliche Machbarkeit, die ungefähren Kosten und die Verfügbarkeit der Flächen für weitere Velostationen im Horizont B und C geprüft.
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zukunft Bahnhof Bern (ÖV-FV-1 Bern); Verkehrsmassnahmen im ersten Ausbauschnitt. Baustein 2 (ÖV-FV-1-b) - Bern, Zukunft Bahnhof Bern, Realisierung Publikumsanlagen SBB (V-ÖV 1.1b, A-Massnahme im RGSK Bern-Mittelland 2012; ARE-Code 0351.2.035) - B + R-Anlage «Bern, Bahnhof Bern» (KM-B-1) - Velohaupttrouten Stadt Bern (LV-W-1-k). Der Veloverkehrsanteil wird bis 2030 verdoppelt. Dies bedarf neben komfortablen Velohaupttrouten ausreichend Veloabstellplätze an den Ziel- und Ausgangsorten. - Anbindung der angrenzenden Velokorridore (Massnahmenblätter LV-W-1-k-a, LV-W-1-k-b, LV-W-1-k-c) und der Veloroute Wankdorf (Massnahme Erhöhung Verkehrssicherheit Nordring; ARE-Code 351.028).

<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> B-Liste (1'800 Veloabstellplätze)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> C-Liste (2'000 Veloabstellplätze)</p>	<p>Reifegrad:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 1 (C-Liste)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 1-2 (B-Liste)</p>
--	--

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente:

- Strategie Velostationen, Analyse und Empfehlungen, RKBM, Januar 2012
- PU Hirschengraben, Studie zur bautechnischen Machbarkeit, Juli 2014
- PGV-Dossiers Neuer Bahnhof RBS und Publikumsanlagen SBB inkl. Zugang Bubenberg, 2015
- ZBB-Planungspartner, Studie Übergeordnete Nutzungen (üN), 2015
- STEK 2016, Vertiefungsbericht Mobilität zum Stadtentwicklungskonzept 2016, Stand Mitwirkung, August 2016
- Strategische Planung Veloabstellplätze Bahnhof Bern, Begleitprojekt ZBB, Stadt Bern, Verkehrsplanung, 2016

Quantitative Angaben: Übersicht Veloparkierung im Perimeter Bahnhof Bern:

Rund 5'600 Veloabstellplätze sind bestehend oder in Planung:

- Bestand (2016): 3'540 Veloabstellplätze; 1'700 Veloabstellplätze im öffentlichen Raum; Velostation Milchgässli 500, Velostation Bollwerk 200, Velostation Schanzenbrücke 140, Velostation Schanzenpost 1'000 (ARE-Code 351.032)
- In Planung: 2'060 Veloabstellplätze; 400 B + R (ARE-Code 351.033; 351.042; 0351.2.087); Velostation Bahnhof Burgerspital 400 (ARE-Code 351.033), Velostation Schanzenbrücke +160 (ARE-Code 351.032), + 1'100 weitere Veloabstellplätze in Velostationen (ARE-Code 351.032; Gesuch eingereicht)

Zusätzlicher Bedarf an Veloabstellplätzen in Velostationen bis 2030: 3'800 Veloabstellplätze

- Horizont B: 1'800 Veloabstellplätze
 - Velostation Grosse Schanze, 1. Etage: 200 (2.4 Mio. Fr.)
 - Velostation Grosse Schanze, 2. Etage: 700 (8.4 Mio. Fr.)
 - Velostation Unterführung Westpassage - Hirschengraben: 500 (6.0 Mio. Fr.)
 - in weiteren Velostationen: 400 (2.8 Mio. Fr.)
- Horizont C: 2'000 Veloabstellplätze
 - in weiteren Velostationen: 2'000 (14.0 Mio. Fr.)

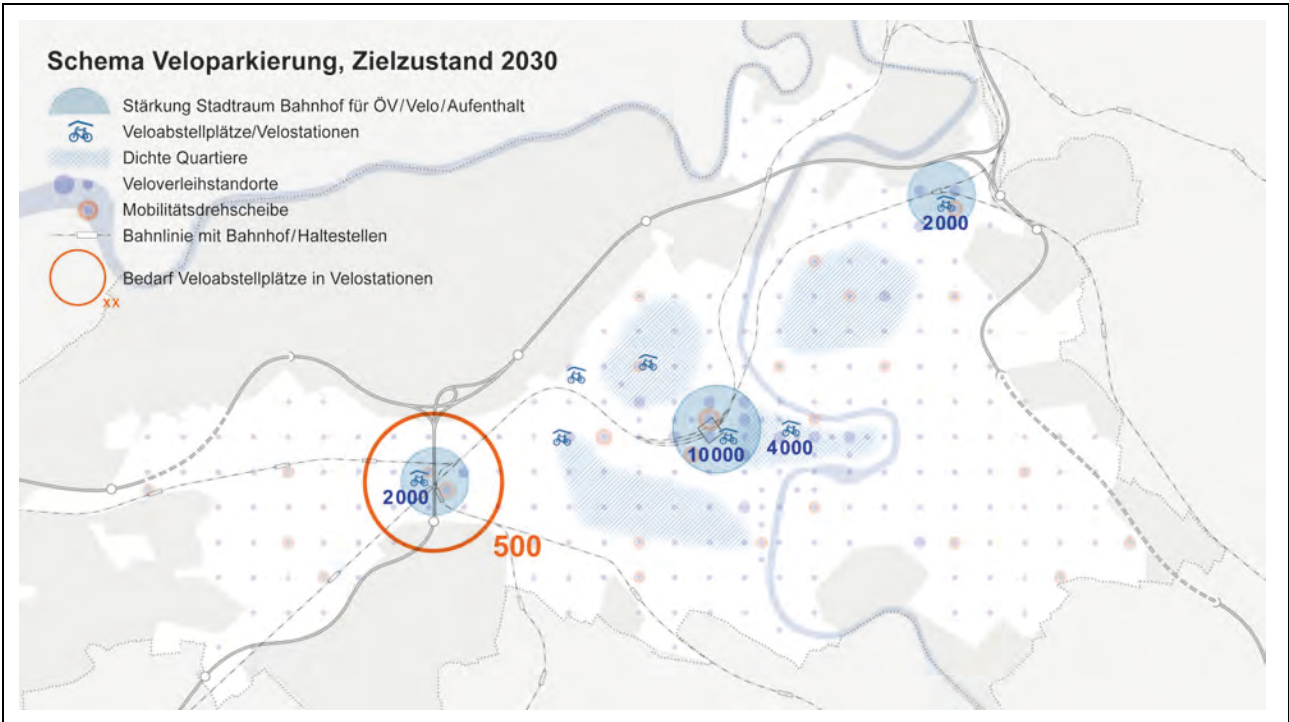
Zusätzlicher Bedarf an B + R-Plätzen bis 2030: 600 Veloabstellplätze (vgl. KM-B-1: 200 A-, 200 B-, 200 C-Horizont)

Bemerkungen / Hinweise:

- Im Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 der Stadt Bern wird im Umfeld des Bahnhofs Bern längerfristig ein Angebot bis zu 10'000 Veloabstellplätzen definiert. Der angestrebte Ausbau des Veloabstellplatzangebots kann nur mit neuen Velostationen erreicht werden.
- Der öffentliche Raum im Umfeld des Bahnhofs ist weitgehend besetzt durch diverse Nutzungen. Falls im Rahmen weiterer Planungen Flächen für kostengünstigere B + R-Anlagen eruiert werden oder sich neue, kostengünstigere Veloabstellsysteme (Bsp. automatische Veloparkiersysteme) ausreichend etabliert haben, werden sie in die Planung aufgenommen.
- In der Velostation Grosse Schanze (Länggasszugang) sind in einer ersten Etage 700 Veloabstellplätze geplant. Davon sind 500 als Kompensation für den Ausbau Bahnhof Bern verursachte, wegfallende Veloabstellplätze vorgesehen. Die Kompensation geht zu Lasten des Projektes Realisierung Publikumsanlagen SBB (V-ÖV 1.1b, ARE-Code 0351.2.035). Der Netto-Zuwachs beträgt 200 Veloabstellplätze (2.4 Mio. Fr.), die im Rahmen der Massnahme Ausbau Velostationen Bahnhof Bern zur Mitfinanzierung einzureichen sind. Zusätzlich werden 700 Veloabstellplätze in einer zweiten Etage angeordnet (8.4 Mio. Fr.).
- Die Velostation Unterführung Westpassage - Hirschengraben ist im Projekt Zukunft Bahnhof Bern, Verkehrsmassnahmen im ersten Ausbauschritt, Baustein 2 (ÖV-FV-1-b) eine Option in der laufenden Projektierung. Die Anbindung einer Velostation mit 500 Veloabstellplätzen (6 Mio. Fr.) wird im Rahmen der Massnahme Ausbau Velostationen Bahnhof Bern zur Mitfinanzierung eingereicht.
- Falls die Kombination der Velostation mit der Unterführung Westpassage - Hirschengraben nicht weiterverfolgt werden kann und falls die zweite Etage Velostation Grosse Schanze nicht oder nicht in diesem Ausmass erstellt werden kann, werden andere Standorte im Umfeld der beiden Standorte evaluiert, um die notwendige Anzahl der Veloabstellplätze sicherzustellen.

Massnahme:	Bern, Velostation S-Bahnhaltestellen Europaplatz	KM-B-2-d Priorität B
------------	---	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Die Benutzung der kombinierten Mobilität soll mit der Verbesserung der Haltestellen und Umsteigeorte gefördert werden.

Der Premium ESP Ausserholligen soll zu einem dynamischen Stadtquartier entwickelt werden. Arbeitsplätze mit hoher Wertschöpfung sollen sich im ESP Ausserholligen ansiedeln. Die gezielte Bereitstellung von nachfragegerechten Veloabstellanlagen mit hohem Standard und guter Zugänglichkeit im Umfeld der S-Bahnhaltestellen Europaplatz substituieren Autofahrten und tragen zur Erhöhung des Veloverkehrsanteils bei.

Bis 2030 werden 2'000 Veloabstellplätze im Bereich der S-Bahnhaltestellen Europaplatz und dem angrenzenden Umfeld ESP Ausserholligen bereitgestellt.

Massnahme:

- Erstellen und Betreiben einer Velostation für ca. 500 Veloabstellplätze im Bereich der S-Bahnhaltestellen Bern, Europaplatz.

Zuständigkeiten

Federführung: Stadt Bern, Verkehrsplanung, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr

Beteiligte Stellen: beteiligte TU, RKBM, AÖV, TAB, Projektorganisation ESP Ausserholligen

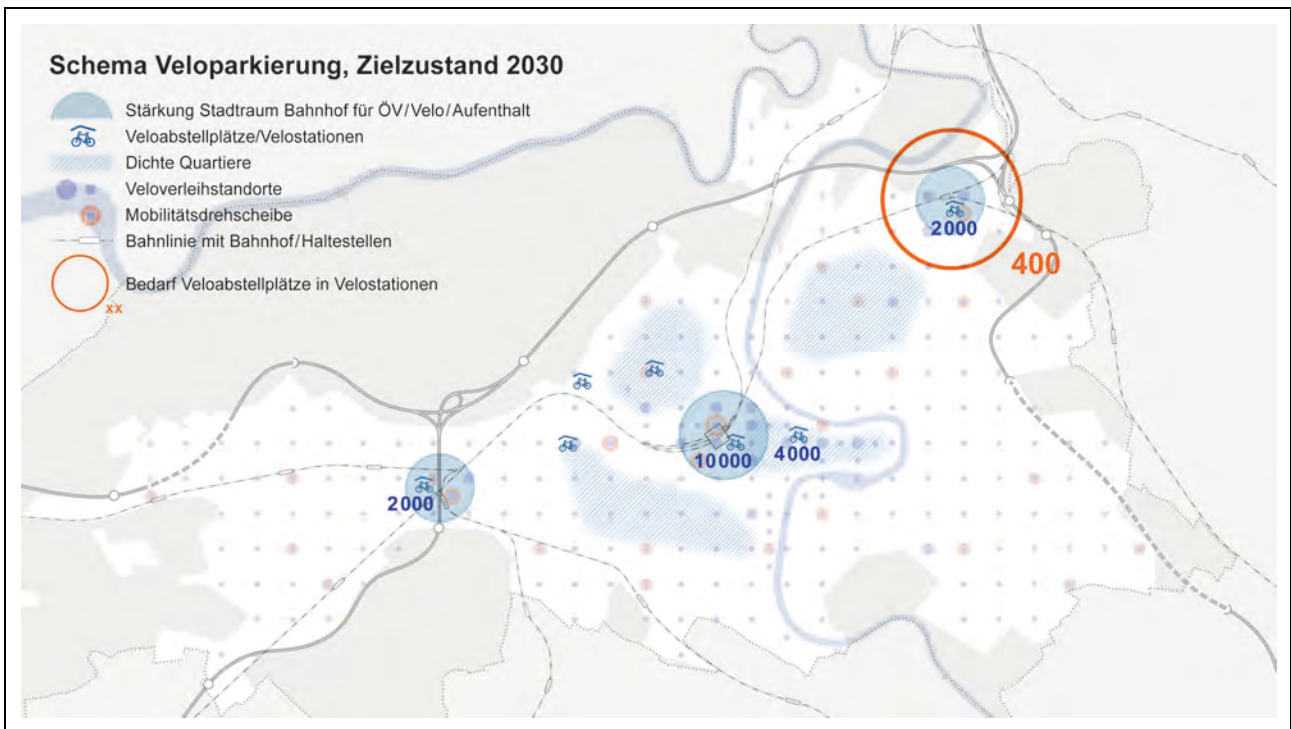
Realisierung													
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Evaluation möglicher Standorte einer Velostation und B + R-Anlagen im Rahmen eines Gesamtkonzeptes - Erarbeitung Konzept Bau und Betrieb für die Velostation S-Bahnhaltestellen Europaplatz - Vorprojekt bis 2021 													
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 3.5 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">35%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">1.22 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">22.75%</td> <td style="text-align: right;">0.80 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">42.25%</td> <td style="text-align: right;">1.48 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35%	1.22 Mio. Fr.	Anteil Kanton	22.75%	0.80 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	42.25%	1.48 Mio. Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	1.22 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	22.75%	0.80 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinde	42.25%	1.48 Mio. Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Realisierung</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>	<p>Genauigkeit: +/- 50%</p> <p>Stand: September 2015</p>												

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bewirkt eine bedeutende Verbesserung für den Veloverkehr in Kombination mit der Bahn. Die Umsteigebeziehung Veloverkehr/Bahn wird attraktiver. Der Modalsplit wird zugunsten des ÖV und des Velos verbessert. - WK2: Dank dieser Massnahme kann eine bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. Die bahnhofnahen Standorte für Wohnen und Arbeiten werden durch die gute Vernetzung attraktiver. - WK3: Die Massnahme erhöht die objektive und die subjektive Verkehrssicherheit. Der Vandalismus und Diebstahl von Velos am Bahnhof kann vermindert werden. Das subjektive Sicherheitsgefühl kann durch die gute Gestaltung der Bahnhofszugänge gesteigert werden. - WK4: Die Umweltbelastung wird reduziert (Substitution von Autofahrten). Der Flächenverbrauch wird durch die kompakte Anordnung von Veloabstellanlagen reduziert. 	
<p>Machbarkeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mögliche Standorte einer Velostation und B + R-Anlagen werden im Rahmen eines Gesamtkonzeptes geprüft und Flächen frühzeitig gesichert. 	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - B + R-Anlage «Bern, Europaplatz» (KM-B-1) - Velohaupttrouten Stadt Bern (LV-W-1-k). Der Veloverkehrsanteil wird bis 2030 verdoppelt. Dies bedarf neben komfortablen Velorouten ausreichend Veloabstellplätze an den Ziel- und Ausgangsorten. - Anbindung der angrenzenden Velokorridore Bümpliz – Niederwangen und Bethlehem – Brünnen (LV-W-1-k) - Abstimmung und Integration in Revision Richtplan Premium ESP Ausserholligen 	
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 1</p> <p><input type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">- Strategie Velostationen, Analyse und Empfehlungen, RKBM, Januar 2012- STEK 2016, Vertiefungsbericht Mobilität zum Stadtentwicklungskonzept 2016, Stand Mitwirkung, August 2016
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>Übersicht Veloparkierung: Bestand (2016) 200 Veloabstellplätze im Umfeld der Haltestellen</p> <p>Zusätzlicher Bedarf an Veloabstellplätzen in Velostationen bis 2030:</p> <ul style="list-style-type: none">- Velostation mit 500 Veloabstellplätzen im Horizont B (3.5 Mio. Fr.) <p>Zusätzlicher Bedarf bis 2030:</p> <ul style="list-style-type: none">- Horizont A: B + R: 200 (vgl. KM-B-1); Abstellplätze im weiteren ESP-Umfeld: 200- Horizont B: B + R: 200 (vgl. KM-B-1); Abstellplätze im weiteren ESP-Umfeld: 200- Horizont C: B + R: 300 (vgl. KM-B-1); Abstellplätze im weiteren ESP-Umfeld: 200
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none">- Der Bedarf richtet sich nach der zukünftigen Entwicklung. Mit der Eröffnung des Hauses der Religionen und der Umbenennung der Haltestelle Bern Ausserholligen zu Bern Europaplatz Ende 2014 hat ein Entwicklungsschritt im Bahnumfeld stattgefunden. Der Premium ESP Ausserholligen soll als Entwicklungsschwerpunkt stark gefördert werden. Der Bedarf an Veloabstellplätzen in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung ist periodisch zu überprüfen und anzupassen. Für die Velostation wird die Strategie Velo-Hub mit Schwerpunkt Wegkette Bahn-Arbeitsplatz in der ESP-Entwicklung ausformuliert. Eine sichere Velostation für PendlerInnen von/nach Bern ist eine wichtige Voraussetzung, um Mobilitätsmanagement in Betrieben aktiv zu fördern. Der ESP Ausserholligen bietet dazu Instrumente und Kommunikationsgefässe. Die Wirkung kann mit Monitoring und Controlling überprüft werden.

Massnahme:	Bern, Velostation 2, S-Bahnhaltestelle Wankdorf	KM-B-2-e Priorität C
------------	--	--------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung	
<p>Zielsetzung:</p> <p>Die Benutzung der kombinierten Mobilität soll mit der Verbesserung der Haltestellen und Umsteigeorte gefördert werden.</p> <p>Für die starke Entwicklung des Pendlerverkehrs der S-Bahnhaltestelle Wankdorf und für die bauliche Entwicklung im ESP Wankdorf sind nachfragegerechte Veloabstellanlagen mit hohem Standard und guter Zugänglichkeit im Umfeld der S-Bahnhaltestelle Wankdorf bereitzustellen. Veloabstellplätze substituieren Autofahrten und tragen zur Erhöhung des Veloverkehrsanteils bei.</p> <p>Bis 2030 werden 2'000 Veloabstellplätze im Bereich der S-Bahnhaltestelle Wankdorf und im nahen Umfeld bereitgestellt.</p>	
<p>Massnahme:</p> <p>- Erstellen einer 2. Velostation für ca. 300 Veloabstellplätze im Bereich der S-Bahnhaltestelle Wankdorf</p>	

Zuständigkeiten	
<p>Federführung: Stadt Bern, Verkehrsplanung, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr</p>	<p>Beteiligte Stellen: beteiligte TU, RKBM, AÖV, TAB, Projektorganisation ESP Wankdorf</p>

Realisierung													
<p>Vorgehen/Meilensteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Evaluation möglicher Standorte einer zusätzlichen Velostation - Erarbeitung des Vorprojekts 													
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 2.1 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">35%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">0.73 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">22.75%</td> <td style="text-align: right;">0.48 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">42.25%</td> <td style="text-align: right;">0.89 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35%	0.73 Mio. Fr.	Anteil Kanton	22.75%	0.48 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	42.25%	0.89 Mio. Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	0.73 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	22.75%	0.48 Mio. Fr.											
Anteil Gemeinde	42.25%	0.89 Mio. Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Planung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ab 2027 Realisierung</p>	<p>Genauigkeit: +/- 50%</p> <p>Stand: September 2015</p>												

Beurteilung	
<p>Wirkung (WK 1-4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - WK1: Die Massnahme bewirkt eine bedeutende Verbesserung für den Veloverkehr in Kombination mit der Bahn. Die Umsteigebeziehung Veloverkehr/Bahn wird attraktiver. Der Modalsplit wird zugunsten des ÖV und des Velos verbessert. - WK2: Dank dieser Massnahme kann eine bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. Die bahnhofnahen Standorte für Wohnen und Arbeiten werden durch die gute Vernetzung attraktiver. - WK3: Die Massnahme erhöht die objektive und die subjektive Verkehrssicherheit. Der Vandalismus und Diebstahl von Velos am Bahnhof kann vermindert werden. Das subjektive Sicherheitsgefühl kann durch die gute Gestaltung der Bahnhofzugänge gesteigert werden. - WK4: Die Umweltbelastung wird reduziert (Substitution von Autofahrten). Der Flächenverbrauch wird durch die kompakte Anordnung von Veloabstellanlagen reduziert. 	
<p>Machbarkeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Machbarkeit wird im Rahmen der Planung evaluiert. 	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - B + R-Anlage «Bern, Wankdorf» (KM-B-1) - Velohaupttrouten Stadt Bern (LV-W-1-k). Der Veloverkehrsanteil wird bis 2030 verdoppelt. Dies bedarf neben komfortablen Velorouten ausreichend Veloabstellplätze an den Ziel- und Ausgangsorten. - Anbindung an die Veloroute Wankdorf (Massnahme Erhöhung Verkehrssicherheit Nordring; ARE-Code 351.028) und an den Velokorridor Breitenrain – Ostermundigen (LV-W-1-k). - Abstimmung mit Richtplan ESP Wankdorf 	
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 1</p> <p><input type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Veloparkierung an den S-Bahnstationen, Stadt Bern, Verkehrsplanung, 2011 - Strategie Velostationen, Analyse und Empfehlungen, RKBM, Januar 2012 - Verkehrserhebung Langsamverkehr und Velo-Abstellanlagen für Monitoring und Controlling ESP Wankdorf, Projektorganisation ESP Wankdorf, 2014 - STEK 2016, Vertiefungsbericht Mobilität zum Stadtentwicklungskonzept 2016, Stand Mitwirkung, August 2016 - Veloverkehr Raum Wankdorf, Eingabe zu Handen Richtplan ESP Wankdorf, Stadt Bern, Entwurf August 2016 - Testplanung «Bern Wankdorf, neue Querung und Perronzugänge», Bericht, SBB AG, September 2016
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>Übersicht Veloparkierung: Bestand (2015): 1'030 Veloabstellplätze im Umfeld der S-Bahnhaltestelle Wankdorf; in Planung: Velostation 1, ca. 270 Abstellplätze (ARE-Code 0351.2.090)</p> <p>Zusätzlicher Bedarf an Veloabstellplätzen in Velostationen bis 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erweiterung der Velostation 1 um 100 Veloabstellplätze (1.0 Mio. Fr.) (s. Massnahme «ÖV-Reg-4, Verbesserung ÖV-Knotenpunkt Wankdorf», A-Horizont) - Längerfristig zusätzliche Velostation mit 300 Veloabstellplätzen (C-Horizont) <p>Zusätzlicher Bedarf an B + R-Abstellplätze bis 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Horizont A: B + R: 100 (vgl. KM-B-1) - Horizont B: B + R: 100 (vgl. KM-B-1) - Horizont C: B + R: 100 (vgl. KM-B-1)
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Bedarf richtet sich nach der zukünftigen Entwicklung. Der Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Bern-Wankdorf ist der bedeutendste ESP-Standort im Kanton Bern mit heute über 22'000 Arbeitsplätzen. Für die Velostationen (aus AP1 und AP3) wird die Strategie Velo-Hub mit Schwerpunkt Wegkette Bahn-Arbeitsplatz in der ESP-Entwicklung ausformuliert. Eine sichere Velostation für PendlerInnen von/nach Bern ist eine wichtige Voraussetzung, um Mobilitätsmanagement in Betrieben aktiv zu fördern. Der ESP Wankdorf bietet dazu Instrumente und Kommunikationsgefässe. Im Rahmen des Monitorings 2008 und Controllings 2013 zum ESP Wankdorf konnte festgestellt werden, dass die Arbeitnehmenden im ESP Perimeter am häufigsten mit dem Auto oder dem Motorrad zur Arbeit kommen. 2008 rund 50%; 2013 rund 43%; der Anteil der ÖV-Benutzer hat am stärksten zugenommen, der Anteil der Velofahrenden hat sich von 2008 bis 2013 von 11.7% auf 13.6% erhöht.

Nachfrageorientierte Massnahmen (NM)

Übersicht Etappierung Massnahmen NM	433
Verkehrsmanagement (NM-VM)	434
Verkehrsmanagement Stadt Bern (NM-VM-1-a)	434
Verkehrsmanagement Ostermundigen - Bern Ost (NM-VM-1-b)	438
Verkehrsmanagement Muri - Bern Südost (NM-VM-1-c)	441
Verkehrsmanagement Köniz Wabern - Bern Süd (NM-VM-1-d)	444
Verkehrsmanagement Köniz - Bern Südwest (NM-VM-1-e)	447

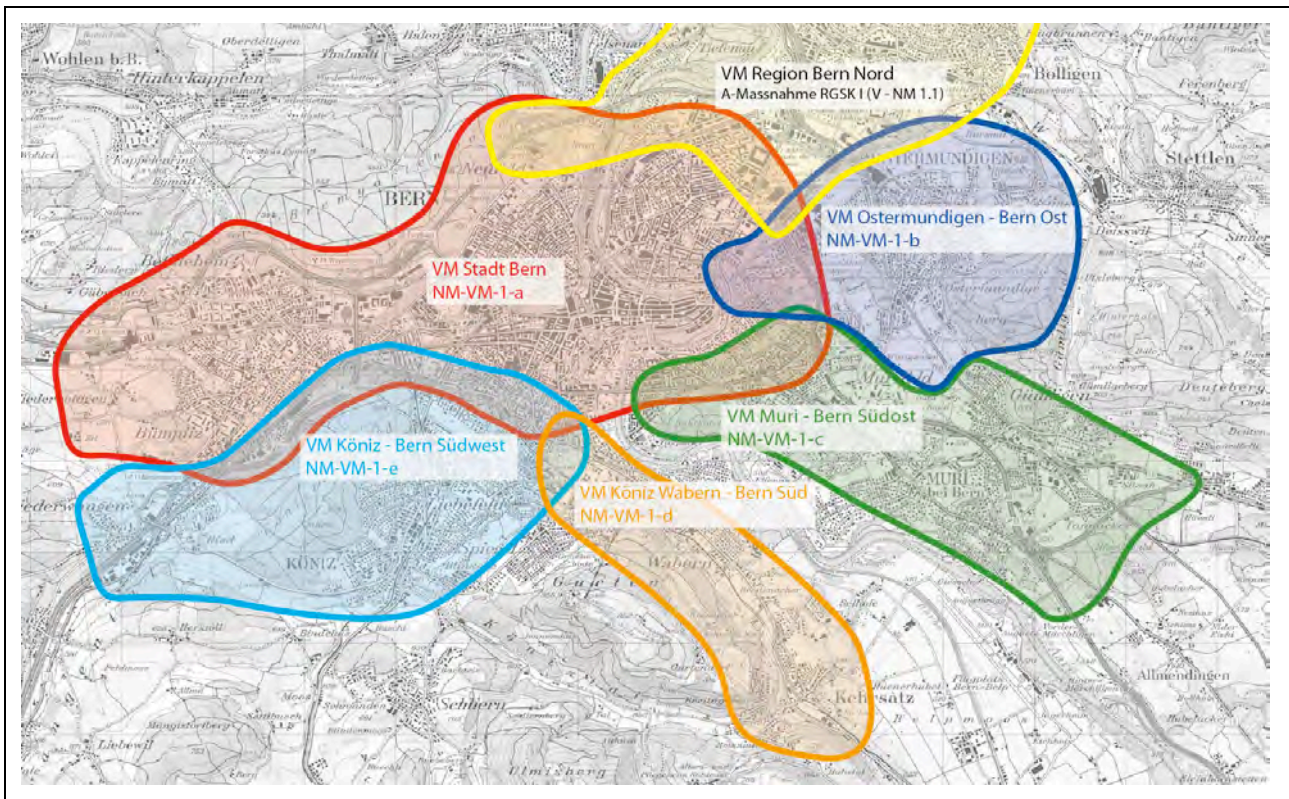
NM: Übersicht Etappierung Massnahmen NM aus RGSK 1 und 2

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

Nr.	Massnahmen	Nr. in RGSK 1	ARE Code	bis 2018	2019 - 2022	2023 - 2026	ab 2027	Bemerkungen
	Verkehrsbeeinflussungssystem Autobahn		351.001					
	VM Region Bern-Nord	1.1	0351.2.093	R				Controlling
	VM Tram Region Bern	1.2	0351.2.094	R				Controlling
	Verkehrsmanagement Region Bern	1.3	0351.2.095		R			
	Parkplatzbewirtschaftung und Tempo-30-Zonen	2	0351.2.096					Controlling
	Freizeitparkplätze im ländlichen Raum	3	0651.2.097					Controlling
NM-VM-1-a	Verkehrsmanagement (VM) Stadt Bern	1.3	0351.2.095		R			
NM-VM-1-b	VM Ostermundigen - Bern Ost	1.3	0351.2.095				R	
NM-VM-1-c	VM Muri - Bern Südost	1.3	0351.2.095			R		
NM-VM-1-d	VM Köniz Wabern - Bern Süd	1.3	0351.2.095			R		
NM-VM-1-e	VM Wabern - Bern Südwest	1.3	0351.2.095		R			

Massnahme/Massnahmenpaket:	VM Stadt Bern	NM-VM-1-a Priorität A
----------------------------	----------------------	---------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr.V-NM-1.3), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.095
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung
<p>Einleitung:</p> <p>Mit dem Verkehrsmanagement soll der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern sowie dem Grundsatz des STEK 2016 Rechnung getragen werden, das zurzeit erarbeitet wird. Allfällige Möglichkeiten zur Optimierung der Nutzung der bestehenden Infrastruktur müssen ausgeschöpft werden. Wichtige Einflussgrössen auf die Massnahme sind die Velooffensive der Stadt Bern, die Umsetzung des kantonalen Sachplans Veloverkehr sowie die Massnahme Reduktion Widerstände LSA (LV-W-2-a). Im Projektperimeter sind diverse Linien des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs enthalten. Diese sollen als wichtige Träger der Mobilität in der Agglomeration ein attraktives Angebot zur Verfügung stellen können.</p>
<p>Zielsetzung:</p> <p>Basierend auf einem verkehrs- und systemtechnischen Gesamtkonzept für das Verkehrsmanagement Region Bern soll im Bereich der Zentrumsgemeinde Bern das VM weiter ausgebaut werden. Damit das Verkehrsmanagement der Region Bern optimal funktioniert, ist die Vernetzung mit den benachbarten VM-Zellen notwendig. Eine scharfe Abgrenzung der Perimeter ist aus verkehrstechnischen Gründen nicht möglich; es werden mögliche Schnittstellen ausgewiesen.</p> <p>Mit dem VM Stadt Bern werden folgende Ziele verfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verträgliche und stetige Abwicklung des Strassenverkehrs für alle Verkehrsteilnehmer und Anwohner - Optimierung der Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems

- Erhöhung der Zuverlässigkeit der Reisezeiten mit dem ÖV (Anschlussicherung)
- Steuerung des MIV korrespondierend zu den verkehrspolitischen Vorgaben (STEK16)
- Vermeidung von Ausweichverkehr durch die Wohnquartiere
- Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, Reduktion der Widerstände (LV-W-2-a)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Aufbau und Sicherstellung des Betriebs des Verkehrsmanagements Stadt Bern als Verbundsaufgabe in Abstimmung mit den VM-Massnahmen in der Region
- Mitwirkung beim Aufbau des Betriebs Verkehrsmanagement Region Bern

Massnahmen:

Die Zielsetzungen sollen mittels geeigneter verkehrslenkenden Massnahmen auf den Nationalstrassen, den Kantonsstrassen und den Gemeindestrassen erreicht werden. Es kommen insbesondere folgende Elemente zum Einsatz:

- Übergeordnete VM-Ausrüstungen wie Gebiets- bzw. Verkehrsrechner, Kommunikationsinfrastrukturen von den Strassen- und Streckenausrüstungen zum Gebiets- bzw. Verkehrsrechner.
- Übergeordnete VM-Streckenausrüstungen wie Verkehrsinformationstafeln, Kameras und Geräte zur Auswertung.
- Reisezeiterfassung sowie Kameras für die Verkehrsüberwachung.
- Lokale VM-Strassenausrüstungen wie Lichtsignalanlagen und Verkehrsdatenerfassungen (Schlaufen).
- Mitarbeit bei der Gründung einer Betriebsgemeinschaft VM Region Bern und bei der Erarbeitung eines Organisationshandbuchs. Die Federführung liegt beim Kanton Bern.
- Aufbau des Betriebs «VM Stadt Bern» in Koordination mit dem Betrieb «VM Region Bern». Die Federführung liegt bei der Stadt Bern.

Zuständigkeiten

Federführung:

Stadt Bern, Verkehrsplanung

Beteiligte Stellen:

TBA OIK II, TBA DLZ, RKBM, AÖV, ASTRA, KAPO, betroffene Gemeinden der angrenzenden VM Zellen

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

- Realisierung und Betrieb ab 2019
- Wirkungsanalyse und Kommunikation

Finanzierungsgrundsätze zwischen Kanton und Gemeinden:

- Die übergeordneten VM-Infrastrukturen sollen nach einem noch festzulegenden Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinden finanziert werden. Lokale VM-Massnahmen sollen durch die jeweiligen Strasseneigentümer (inkl. ASTRA) in separaten Projekten realisiert und finanziert werden. Die entsprechenden Gespräche zwischen Kanton, Gemeinden und dem ASTRA sind im Gange.

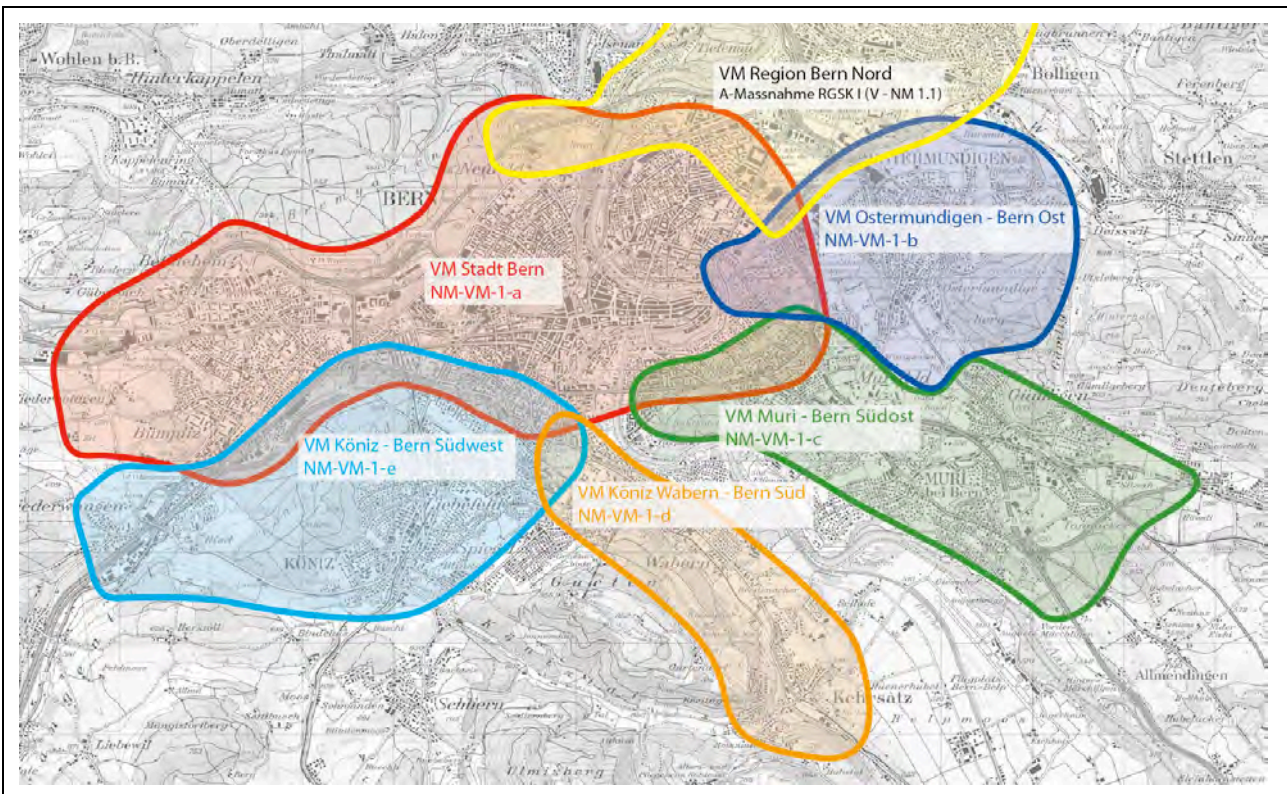
<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 11.0 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</p> <p>(ohne Kostenanteile ASTRA für VM-Massnahmen auf den Nationalstrassen)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">35%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">3.8 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">*%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: right;">*%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> <p>* Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinden ist noch festzulegen.</p> <p>Genauigkeit: +/- 30%</p> <p>Stand: 28. September 2015</p>	Anteil Bund	35%	3.8 Mio. Fr.	Anteil Kanton	*%	Fr.	Anteil Gemeinde	*%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	3.8 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	*%	Fr.											
Anteil Gemeinde	*%	Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>													

Beurteilung	
<ul style="list-style-type: none"> - WK1: Der Ausbau soll die Wohn- und Lebensqualität verbessern und insbesondere im Stadtzentrum dazu beitragen, wichtige Projekte realisieren zu können (z.B. ZBB Zugang Bubenberg, Verdoppelung des Veloanteils, Optimierung der ÖV-Haltestellen auf dem Bahnhofplatz, usw.). Die Nachfrage im MIV soll gezielt gelenkt werden. Durch die Massnahme wird die Fahrplanstabilität im ÖV wesentlich verbessert. - WK2: Durch die bessere Ausnützung der Strasseninfrastruktur im Kernbereich wird ein wesentlicher Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen geleistet. - WK3: Durch die bessere Verteilung des Verkehrs leistet die Massnahme einen hohen Beitrag an die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Unfälle aufgrund von Stressmomenten auf übervollen Strassenabschnitten können reduziert werden. - WK4: Durch die Massnahme wird die vorhandene Infrastruktur besser ausgelastet. Flächenintensive Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur können teilweise verhindert oder zumindest zeitlich verzögert werden. 	
<p>Machbarkeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsmanagement Region Bern, Bericht Vorprojekt «Bern Nord», 31. Mai 2011 - Abschlussbericht VM Region Bern Nord – Aktualisierung Vorprojekt, 3. Dezember 2015 - VM Region Bern Nord, Beurteilung Systemtechnik, 16. September 2015 	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsmanagement Ostermundigen - Bern Ost (NM-VM-1-b) - Verkehrsmanagement Muri - Bern Südost (NM-VM-1-c) - Verkehrsmanagement Köniz Wabern - Bern Süd (NM-VM-1-d) - Verkehrsmanagement Köniz - Bern Südwest (NM-VM-1-e) - Verkehrsmanagement Region Bern Nord (RGSK BM I, V-NM 1.1) - Verkehrsmanagementzentrale VM-CH - Regionale Leitzentrale für die Nationalstrassen - Realisierung VBS Nationalstrasse - üVM Linie 10 als Sofortmassnahme (RGSK BM I, V-NM 1.2, ARE-Code 0351.2094) - Reduktion Widerstände an LSA (LV-W-2-a) 	
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none">- Verkehrsmanagement Region Bern, Bericht Vorprojekt «Bern Nord», 31. Mai 2011- VM Muri – Bern Südost, Betriebs- und Massnahmenkonzept, 18. Dezember 2015- Kantonale Verkehrsmanagementpläne (KVMP) ASTRA, Art. 52 NSV- STEK 2016, Vertiefungsbericht Mobilität zum Stadtentwicklungskonzept 2016, Stand Mitwirkung, August 2016
Quantitative Angaben: -
Bemerkungen / Hinweise: <ul style="list-style-type: none">- Im RGSK BM I war die Massnahme Bestandteil der Massnahme V-NM-1.3 (B-Horizont). Diese wurde für das RGSK BM II in ihre Teilzellen aufgeteilt. Hinweis Bearbeitung: <ul style="list-style-type: none">- Massnahmen: Integration des Betriebsleitsystems ÖV (Bernmobil/BLS) in das übergeordnete VM

Massnahme/Massnahmenpaket:	VM Ostermundigen - Bern Ost	NM-VM-1-b Priorität C
----------------------------	------------------------------------	---------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr.V-NM-1.3), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.095
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung
<p>Einleitung:</p> <p>Mit dem Verkehrsmanagement soll der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern sowie dem Grundsatz des STEK 2016 Rechnung getragen werden, das zurzeit erarbeitet wird. Allfällige Möglichkeiten zur Optimierung der Nutzung der bestehenden Infrastruktur müssen ausgeschöpft werden. Wichtige Einflussgrössen auf die Massnahme sind die Velooffensive der Stadt Bern, die Umsetzung des kantonalen Sachplans Veloverkehr sowie der die Massnahme Reduktion Widerstände LSA (LV-W-2-a). Im Projektperimeter sind diverse Linien des strassengebundenen Öffentlichen Verkehrs enthalten. Diese sollen als wichtige Träger der Mobilität in der Agglomeration ein attraktives Angebot zur Verfügung stellen können.</p>
<p>Zielsetzung:</p> <p>Basierend auf einem verkehrs- und systemtechnischen Gesamtkonzept für das Verkehrsmanagement der Region Bern soll im Raum Ostermundigen - Bern Ost das VM weiter ausgebaut werden. Damit das Verkehrsmanagement der Region Bern optimal funktioniert, ist die Vernetzung mit den benachbarten VM-Zellen notwendig. Eine scharfe Abgrenzung der Perimeter ist aus verkehrstechnischen Gründen nicht möglich; es werden mögliche Schnittstellen ausgewiesen.</p> <p>Mit dem Verkehrsmanagement Ostermundigen - Bern Ost werden folgende Ziele verfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verträgliche und stetige Abwicklung des Strassenverkehrs für alle Verkehrsteilnehmer und Anwohner - Optimierung der Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems

- Erhöhung der Zuverlässigkeit der Reisezeiten mit dem ÖV (Anschlussicherung)
- Steuerung des MIV
- Vermeidung von Ausweichverkehr durch die Wohnquartiere
- Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, Reduktion der Widerstände
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Aufbau und Sicherstellung des Betriebs des Verkehrsmanagements Ostermundigen - Bern Ost als Verbundsaufgabe in Abstimmung mit den einzelnen VM-Massnahmen in der Region
- Mitwirkung beim Aufbau des Betriebs VM Region Bern

Massnahmen:

Die Zielsetzungen sollen mittels geeigneter verkehrslenkenden Massnahmen auf den Nationalstrassen, den Kantonsstrassen und den Gemeindestrassen erreicht werden. Es kommen insbesondere folgende Elemente zum Einsatz:

- Übergeordnete VM-Ausrüstungen wie Gebiets- bzw. Verkehrsrechner, Kommunikationsinfrastrukturen von den Strassen- und Streckenausrüstungen zum Gebiets- bzw. Verkehrsrechner.
- Übergeordnete VM-Streckenausrüstungen wie Verkehrsinformationstafeln, Kameras und Geräte zur Auswertung.
- Reisezeiterfassung sowie Kameras für die Verkehrsüberwachung.
- Lokale VM-Strassenausrüstungen wie Lichtsignalanlagen und Verkehrsdatenerfassungen (Schlaufen).
- Mitarbeit bei der Gründung einer Betriebsgemeinschaft VM Region Bern und bei der Erarbeitung eines Organisationshandbuchs. Die Federführung liegt beim Kanton Bern.

Zuständigkeiten

Federführung:
Gemeinde Ostermundigen, Stadt Bern

Beteiligte Stellen:
TBA OIK II, TBA DLZ, RKBM, AÖV, ASTRA, KAPO, betroffene Gemeinden

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

- Realisierung und Betrieb ab 2019
- Wirkungsanalyse und Kommunikation

Finanzierungsgrundsätze zwischen Kanton und Gemeinden:

- Die übergeordneten VM-Infrastrukturen sollen nach einem noch festzulegenden Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinden finanziert werden. Lokale VM-Massnahmen sollen durch die jeweiligen Strasseneigentümer (inkl. ASTRA) in separaten Projekten realisiert und finanziert werden. Die entsprechenden Gespräche zwischen Kanton, Gemeinden und dem ASTRA sind im Gange.

Koordinationsstand:

- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung

Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:

- ja nein

Zeithorizont:

- bis 2018 Daueraufgabe
- 2019 – 2022
- 2023 – 2026
- ab 2027

Kosten: 8.5 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)

(ohne Kostenanteile ASTRA für VM-Massnahmen auf den Nationalstrassen)

Kostenteiler:

Anteil Bund	35%	3.0 Mio. Fr.
Anteil Kanton	***	Fr.
Anteil Gemeinde	***	Fr.
Anteil	%	Fr.

* Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinden ist noch festzulegen.

Genauigkeit: +/- 30%

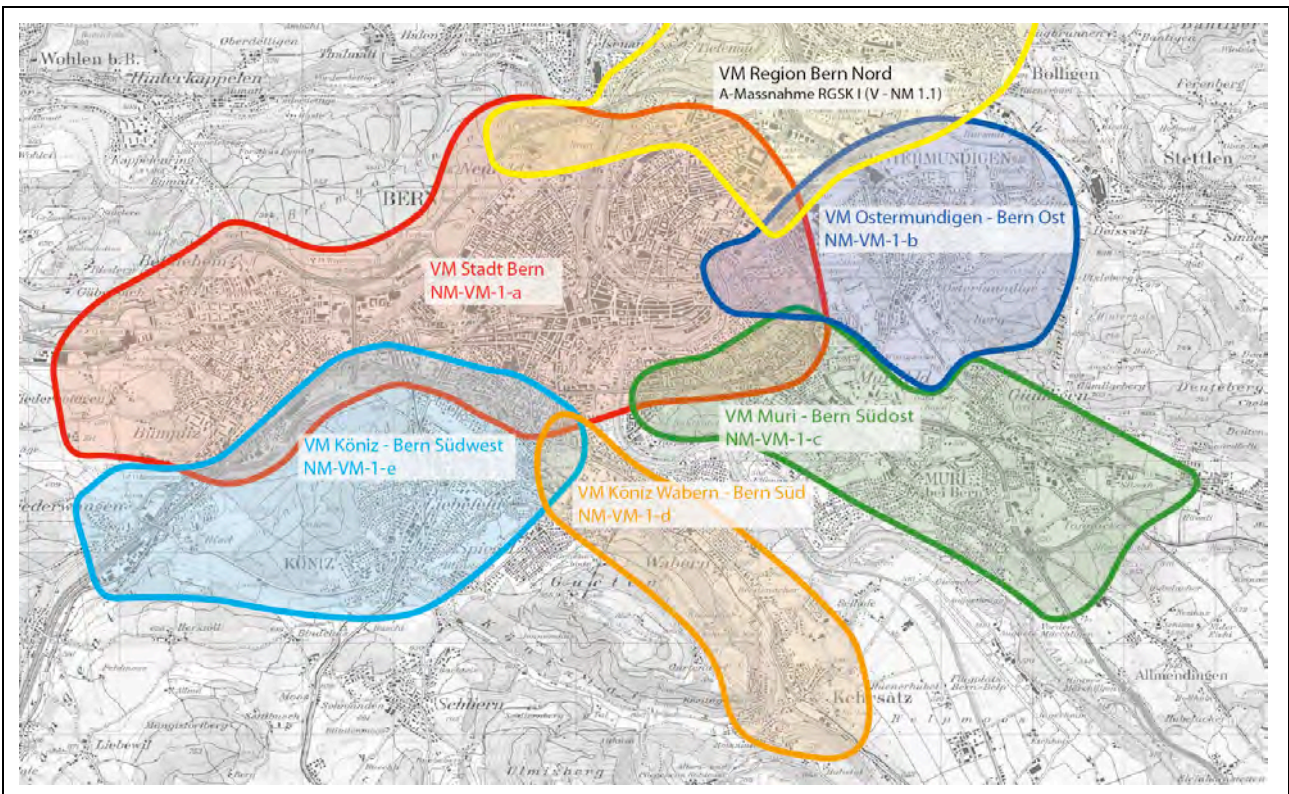
Stand: 30. Juni 2016

Beurteilung	
<ul style="list-style-type: none"> - WK1: Der Ausbau soll die Wohn- und Lebensqualität verbessern. Die Nachfrage im MIV soll gezielt gelenkt werden. Durch die Massnahme wird die Fahrplanstabilität im ÖV wesentlich verbessert. - WK2: Durch die bessere Ausnützung der Strasseninfrastruktur im Kernbereich wird ein wesentlicher Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen geleistet. - WK3: Durch die bessere Verteilung des Verkehrs leistet die Massnahme einen hohen Beitrag an die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Unfälle aufgrund von Stressmomenten auf übervollen Strassenabschnitten können reduziert werden. - WK4: Durch die Massnahme wird die vorhandene Infrastruktur besser ausgelastet. Flächenintensive Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur können teilweise verhindert oder zumindest zeitlich verzögert werden. 	
<p>Machbarkeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsmanagement Region Bern, Bericht Vorprojekt «Bern Nord», 31. Mai 2011 - Abschlussbericht VM Region Bern Nord – Aktualisierung Vorprojekt, 3. Dezember 2015 - VM Region Bern Nord, Beurteilung Systemtechnik, 16. September 2015 	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsmanagement Stadt Bern (NM-VM-1-a) - Verkehrsmanagement Muri - Bern Südost (NM-VM-1-c) - Verkehrsmanagement Köniz Wabern - Bern Süd (NM-VM-1-d) - Verkehrsmanagement Köniz - Bern Südwest (NM-VM-1-e) - Verkehrsmanagement Region Bern Nord (RGSK BM I,V-NM 1.1) - Verkehrsmanagementzentrale VM-CH - Regionale Leitzentrale für die Nationalstrassen - Realisierung VBS Nationalstrasse - üVM Linie 10 als Sofortmassnahme (RGSK BM I, V-NM 1.2, ARE-Code 0351.2094) - Reduktion Widerstände an LSA (LV-W-2-a) 	
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsmanagement Region Bern, Bericht Vorprojekt «Bern Nord», 31. Mai 2011 - VM Muri – Bern Ost, Betriebs- und Massnahmenkonzept, 18. Dezember 2015 - Kantonale Verkehrsmanagementpläne (KVMP) ASTRA, Art. 52 NSV - STEK 2016, Vertiefungsbericht Mobilität zum Stadtentwicklungskonzept 2016, Stand Mitwirkung, August 2016
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>-</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im RGSK BM I war die Massnahme Bestandteil der Massnahme V-NM-1.3 (B-Horizont), diese wurde für das RGSK BM II in ihre Teilzellen aufgeteilt. - Reifegrad 1-2 - Die Massnahme ist Bestandteil des zurzeit in Vorbereitung stehenden Folgeprojekts «Tram Bern–Ostermundigen» nach der Ablehnung des Projekts Tram Region Bern.

Massnahme/Massnahmenpaket:	VM Muri - Bern Südost	NM-VM-1-c Priorität B
----------------------------	------------------------------	---------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr.V-NM-1.3), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.095
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung
<p>Einleitung:</p> <p>Mit dem Verkehrsmanagement soll der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern sowie dem Grundsatz des STEK 2016 Rechnung getragen werden, das zurzeit erarbeitet wird. Allfällige Möglichkeiten zur Optimierung der Nutzung der bestehenden Infrastruktur müssen ausgeschöpft werden. Wichtige Einflussgrössen auf die Massnahme sind die Velooffensive der Stadt Bern, die Umsetzung des kantonalen Sachplans Veloverkehr sowie der die Massnahme Reduktion Widerstände LSA (LV-W-2-a). Im Projektperimeter sind diverse Linien des strassengebundenen Öffentlichen Verkehrs enthalten. Diese sollen als wichtige Träger der Mobilität in der Agglomeration ein attraktives Angebot zur Verfügung stellen können.</p>
<p>Zielsetzung:</p> <p>Basierend auf einem verkehrs- und systemtechnischen Gesamtkonzept für das Verkehrsmanagement der Region Bern soll im Raum Muri - Bern Südost das VM weiter ausgebaut werden. Damit das Verkehrsmanagement der Region Bern optimal funktioniert, ist die Vernetzung mit den benachbarten VM-Zellen notwendig. Eine scharfe Abgrenzung der Perimeter ist aus verkehrstechnischen Gründen nicht möglich; es werden mögliche Schnittstellen ausgewiesen.</p> <p>Mit dem Verkehrsmanagement Muri - Bern Südost werden folgende Ziele verfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verträgliche und stetige Abwicklung des Strassenverkehrs für alle Verkehrsteilnehmer und Anwohner - Optimierung der Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems

- Erhöhung der Zuverlässigkeit der Reisezeiten mit dem ÖV (Anschlussicherung)
- Steuerung des MIV
- Vermeidung von Ausweichverkehr durch die Wohnquartiere
- Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, Reduktion der Widerstände
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Aufbau und Sicherstellung des Betriebs des Verkehrsmanagements Muri - Bern Südost als Verbundsaufgabe in Abstimmung mit den einzelnen VM-Massnahmen in der Region
- Mitwirkung beim Aufbau des Betriebs VM Region Bern

Massnahmen:

Die Zielsetzungen sollen mittels geeigneter verkehrslenkenden Massnahmen auf den Nationalstrassen, den Kantonsstrassen und den Gemeindestrassen erreicht werden. Es kommen insbesondere folgende Elemente zum Einsatz:

- Übergeordnete VM-Ausrüstungen wie Gebiets- bzw. Verkehrsrechner, Kommunikationsinfrastrukturen von den Strassen- und Streckenausrüstungen zum Gebiets- bzw. Verkehrsrechner.
- Übergeordnete VM-Streckenausrüstungen wie Verkehrsinformationstafeln, Kameras und Geräte zur Auswertung.
- Reisezeiterfassung sowie Kameras für die Verkehrsüberwachung.
- Lokale VM-Strassenausrüstungen wie Lichtsignalanlagen und Verkehrsdatenerfassungen (Schlaufen).
- Mitarbeit bei der Gründung einer Betriebsgemeinschaft VM Region Bern und bei der Erarbeitung eines Organisationshandbuchs. Die Federführung liegt beim Kanton Bern.

Zuständigkeiten

Federführung:
TBA DLZ

Beteiligte Stellen:
TBA OIK II, RKBM, AÖV, ASTRA, KAPO, betroffene Gemeinden

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

- Realisierung und Betrieb ab 2019
- Wirkungsanalyse und Kommunikation

Finanzierungsgrundsätze zwischen Kanton und Gemeinden:

- Die übergeordneten VM-Infrastrukturen sollen nach einem noch festzulegenden Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinden finanziert werden. Lokale VM-Massnahmen sollen durch die jeweiligen Strasseneigentümer (inkl. ASTRA) in separaten Projekten realisiert und finanziert werden. Die entsprechenden Gespräche zwischen Kanton, Gemeinden und dem ASTRA sind im Gange.

Koordinationsstand:

- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung

Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:

- ja nein

Zeithorizont:

- bis 2018 Daueraufgabe
- 2019 – 2022
- 2023 – 2026
- ab 2027

Kosten: 5.0 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)

(ohne Kostenanteile ASTRA für VM-Massnahmen auf den Nationalstrassen)

Kostenteiler:

Anteil Bund	35%	1.75 Mio. Fr.
Anteil Kanton	***	Fr.
Anteil Gemeinde	***	Fr.
Anteil	%	Fr.

* Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinden ist noch festzulegen.

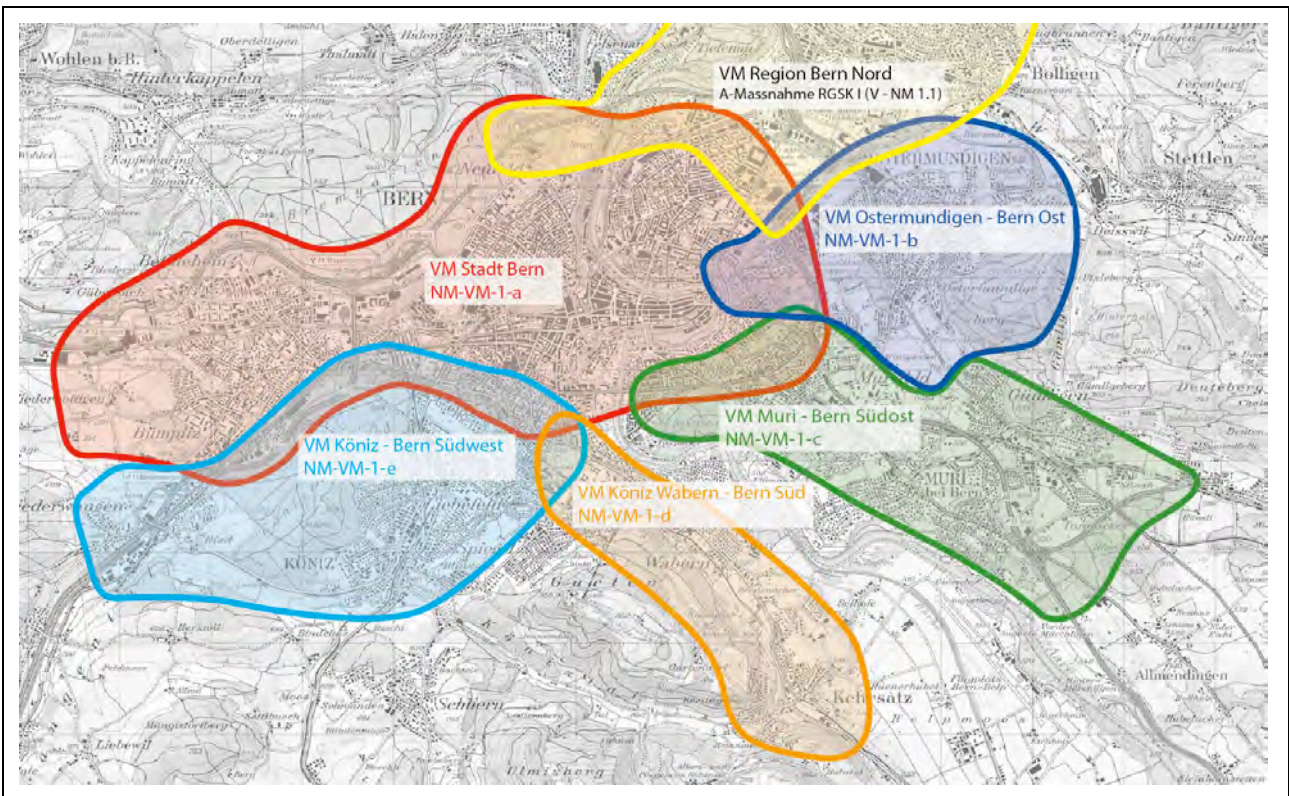
Genauigkeit: +/- 30%

Stand: 30. Juni 2016

Beurteilung	
<ul style="list-style-type: none"> - WK1: Der Ausbau soll die Wohn- und Lebensqualität verbessern. Die Nachfrage im MIV soll gezielt gelenkt werden. Durch die Massnahme wird die Fahrplanstabilität im ÖV wesentlich verbessert. - WK2: Durch die bessere Ausnützung der Strasseninfrastruktur im Kernbereich wird ein wesentlicher Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen geleistet. - WK3: Durch die bessere Verteilung des Verkehrs leistet die Massnahme einen hohen Beitrag an die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Unfälle aufgrund von Stressmomenten auf übervollen Strassenabschnitten können reduziert werden. - WK4: Durch die Massnahme wird die vorhandene Infrastruktur besser ausgelastet. Flächenintensive Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur können teilweise verhindert oder zumindest zeitlich verzögert werden. 	
<p>Machbarkeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsmanagement Region Bern, Bericht Vorprojekt «Bern Nord», 31. Mai 2011 - VM Muri - Bern Ost, Betriebs- und Massnahmenkonzept, 18. Dezember 2015 	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsmanagement Stadt Bern (NM-VM-1-a) - Verkehrsmanagement Ostermündigen - Bern Ost (NM-VM-1-b) - Verkehrsmanagement Köniz Wabern - Bern Süd (NM-VM-1-d) - Verkehrsmanagement Köniz - Bern Südwest (NM-VM-1-e) - Verkehrsmanagement Region Bern Nord (RGSK BM I, V-NM 1.1) - Verkehrsmanagementzentrale VM-CH - Regionale Leitzentrale für die Nationalstrassen - Realisierung VBS Nationalstrasse - üVM Linie 10 als Sofortmassnahme (RGSK BM I, V-NM 1.2, ARE-Code 0351.2094) - Reduktion Widerstände an LSA (LV-W-2-a) - Pannestreifenumnutzung (PUN) ASTRA Wankdorf – Muri - Korrektion Thunstrasse Muri (KTM), Kanton Bern - Gesamtkoordination Thunplatz Ostring (GTO), Stadt Bern 	
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>
Sonstiges	
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsmanagement Region Bern, Bericht Vorprojekt «Bern Nord», 31. Mai 2011 	
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>-</p>	
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im RGSK BM I war die Massnahme Bestandteil der Massnahme V-NM-1.3 (B-Horizont), diese wurde für das RGSK BM II in ihre Teilzellen aufgeteilt. - Die Arbeiten erfolgen im Nachgang an die Arbeiten am Projekt «Anschluss Muri» und «Korrektion Thunstrasse/Muri» - Reifegrad 1-2 	

Massnahme/Massnahmenpaket:	VM Köniz Wabern - Bern Süd	NM-VM-1-d Priorität B
----------------------------	----------------------------	--------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr.V-NM-1.3), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.095
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung
<p>Einleitung:</p> <p>Mit dem Verkehrsmanagement soll der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern, sowie dem Grundsatz des STEK 2016 Rechnung getragen werden, das zurzeit erarbeitet wird. Allfällige Möglichkeiten zur Optimierung der Nutzung der bestehenden Infrastruktur müssen ausgeschöpft werden. Wichtige Einflussgrössen auf die Massnahme sind die Velooffensive der Stadt Bern, Umsetzung des Sachplan Velo sowie der Massnahme Reduktion Widerstände LSA (LV-W-2-a). Im Projektperimeter sind diverse Linien des Strassengebundenen Öffentlichen Verkehrs vorhanden, diese sollen als wichtige Träger der Mobilität in Agglomerationen ein attraktives Angebot zur Verfügung stellen können.</p>
<p>Zielsetzung:</p> <p>Basierend auf einem verkehrs- und systemtechnischen Gesamtkonzept für das Verkehrsmanagement der Region Bern soll im Raum Wabern - Bern Süd das VM weiter ausgebaut werden. Damit das Verkehrsmanagement der Region Bern optimal funktioniert, ist die Vernetzung mit den benachbarten VM-Zellen notwendig. Eine scharfe Abgrenzung der Perimeter ist aus verkehrstechnischen Gründen nicht möglich; es werden mögliche Schnittstellen ausgewiesen.</p> <p>Mit dem Verkehrsmanagement Wabern - Bern Süd werden folgende Ziele verfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verträgliche und stetige Abwicklung des Strassenverkehrs für alle Verkehrsteilnehmer und Anwohner - Optimierung der Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems - Erhöhung der Zuverlässigkeit der Reisezeiten mit dem ÖV (Anschlussicherung)

- Steuerung des MIV
- Vermeidung von Ausweichverkehr durch die Wohnquartiere
- Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, Reduktion der Widerstände
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Aufbau und Sicherstellung des Betriebs des Verkehrsmanagements Wabern - Bern Süd als Verbundaufgabe in Abstimmung mit den einzelnen VM-Massnahmen in der Region
- Mitwirkung beim Aufbau des Betriebs VM Region Bern

Massnahmen:

Die Zielsetzungen sollen mittels geeigneter verkehrslenkenden Massnahmen auf den Nationalstrassen, den Kantonsstrassen und den Gemeindestrassen erreicht werden. Es kommen insbesondere folgende Elemente zum Einsatz:

- Übergeordnete VM-Ausrüstungen wie Gebiets- bzw. Verkehrsrechner, Kommunikationsinfrastrukturen von den Strassen- und Streckenausrüstungen zum Gebiets- bzw. Verkehrsrechner.
- Übergeordnete VM-Streckenausrüstungen wie Verkehrsinformationstafeln, Kameras und Geräte zur Auswertung.
- Reisezeiterfassung sowie Kameras für die Verkehrsüberwachung.
- Lokale VM-Strassenausrüstungen wie Lichtsignalanlagen und Verkehrsdatenerfassungen (Schlaufen).
- Mitarbeit bei der Gründung einer Betriebsgemeinschaft VM Region Bern und bei der Erarbeitung eines Organisationshandbuchs. Die Federführung liegt beim Kanton Bern.

Zuständigkeiten

<p>Federführung: TBA DLZ</p>	<p>Beteiligte Stellen: TBA OIK II, RKBM, AÖV, ASTRA, KAPO, betroffene Gemeinden</p>
----------------------------------	---

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

- Realisierung und Betrieb ab 2019
- Wirkungsanalyse und Kommunikation

Finanzierungsgrundsätze zwischen Kanton und Gemeinden:

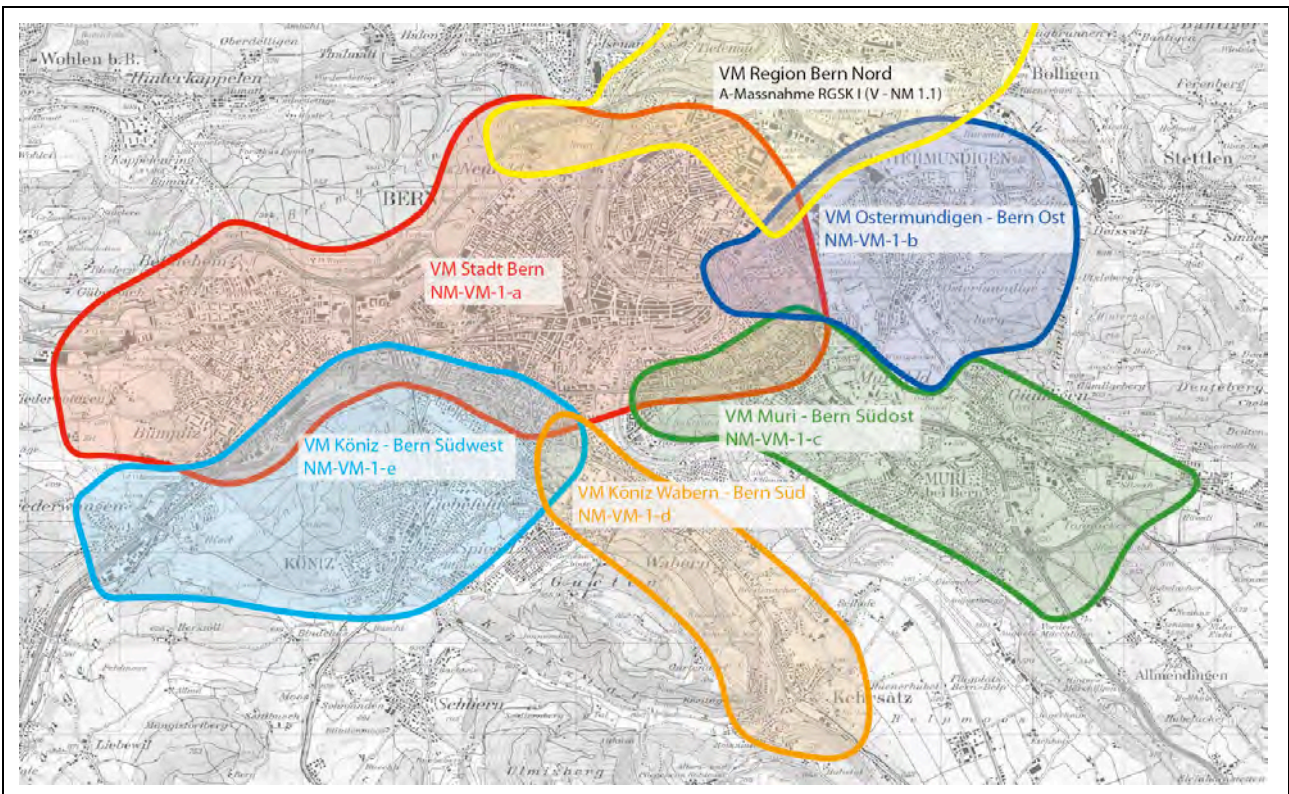
- Die übergeordneten VM-Infrastrukturen sollen nach einem noch festzulegenden Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinden finanziert werden. Lokale VM-Massnahmen sollen durch die jeweiligen Strasseneigentümer (inkl. ASTRA) in separaten Projekten realisiert und finanziert werden. Die entsprechenden Gespräche zwischen Kanton, Gemeinden und dem ASTRA sind im Gange.

<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 5.0 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) (ohne Kostenanteile ASTRA für VM-Massnahmen auf den Nationalstrassen)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">35%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">1.75 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">*%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">*%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> <p>* Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinden ist noch festzulegen.</p> <p>Genauigkeit: +/- 30%</p> <p>Stand: 30. Juni 2016</p>	Anteil Bund	35%	1.75 Mio. Fr.	Anteil Kanton	*%	Fr.	Anteil Gemeinde	*%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	1.75 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	*%	Fr.											
Anteil Gemeinde	*%	Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p><input type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>													

Beurteilung	
<ul style="list-style-type: none"> - WK1: Der Ausbau soll die Wohn- und Lebensqualität verbessern. Die Nachfrage im MIV soll gezielt gelenkt werden. Durch die Massnahme wird die Fahrplanstabilität im ÖV wesentlich verbessert. - WK2: Durch die bessere Ausnützung der Strasseninfrastruktur im Kernbereich wird ein wesentlicher Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen geleistet. - WK3: Durch die bessere Verteilung des Verkehrs leistet die Massnahme einen hohen Beitrag an die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Unfälle aufgrund von Stressmomenten auf übervollen Strassenabschnitten können reduziert werden. - WK4: Durch die Massnahme wird die vorhandene Infrastruktur besser ausgelastet. Flächenintensive Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur können teilweise verhindert oder zumindest zeitlich verzögert werden. 	
<p>Machbarkeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsmanagement Region Bern, Bericht Vorprojekt «Bern Nord», 31. Mai 2011 	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsmanagement Stadt Bern (NM-VM-1-a) - Verkehrsmanagement Ostermundigen - Bern Ost (NM-VM-1-b) - Verkehrsmanagement Muri - Bern Südost (NM-VM-1-c) - Verkehrsmanagement Köniz - Bern Südwest (NM-VM-1-e) - Verkehrsmanagement Region Bern Nord (RGSK BM I, V-NM 1.1) - Verkehrsmanagementzentrale VM-CH - Regionale Leitzentrale für die Nationalstrassen - Realisierung VBS Nationalstrasse - üVM Linie 10 als Sofortmassnahme (RGSK BM I, V-NM 1.2, ARE-Code 0351.2094) - Reduktion Widerstände an LSA (LV-W-2-a) 	
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>
Sonstiges	
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsmanagement Region Bern, Bericht Vorprojekt «Bern Nord», 31. Mai 2011 	
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>-</p>	
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im RGSK BM I war die Massnahme Bestandteil der Massnahme V-NM-1.3 (B-Horizont), diese wurde für das RGSK BM II in ihre Teilzellen aufgeteilt. - Das Projekt VM Wabern - Bern Süd beinhaltet weitergehende VM-Massnahmen welche nach Umsetzung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern (ÖV-Tram 1) umgesetzt werden. - Reifegrad 1-2 	

Massnahme/Massnahmenpaket:	VM Köniz - Bern Südwest	NM-VM-1-e Priorität A
----------------------------	--------------------------------	---------------------------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr.V-NM-1.3), Nr. im Prüfbericht Bund: 0351.2.095
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung
<p>Einleitung:</p> <p>Mit dem Verkehrsmanagement soll der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern sowie dem Grundsatz des STEK 2016 Rechnung getragen werden, das zurzeit erarbeitet wird. Allfällige Möglichkeiten zur Optimierung der Nutzung der bestehenden Infrastruktur müssen ausgeschöpft werden. Wichtige Einflussgrössen auf die Massnahme sind die Velooffensive der Stadt Bern, die Umsetzung des kantonalen Sachplans Veloverkehr sowie der die Massnahme Reduktion Widerstände LSA (LV-W-2-a). Im Projektperimeter sind diverse Linien des strassengebundenen Öffentlichen Verkehrs enthalten, Diese sollen als wichtige Träger der Mobilität in der Agglomeration ein attraktives Angebot zur Verfügung stellen können.</p>
<p>Zielsetzung:</p> <p>Basierend auf einem verkehrs- und systemtechnischen Gesamtkonzept für das Verkehrsmanagement der Region Bern soll im Raum Köniz - Bern Süd das VM weiter ausgebaut werden. Damit das Verkehrsmanagement der Region Bern optimal funktioniert, ist die Vernetzung mit den benachbarten VM-Zellen notwendig. Eine scharfe Abgrenzung der Perimeter ist aus verkehrstechnischen Gründen nicht möglich; es werden mögliche Schnittstellen ausgewiesen.</p> <p>Mit dem Verkehrsmanagement Köniz - Bern Süd werden folgende Ziele verfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verträgliche und stetige Abwicklung des Strassenverkehrs für alle Verkehrsteilnehmer und Anwohner - Optimierung der Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems - Erhöhung der Zuverlässigkeit der Reisezeiten mit dem ÖV (Anschlussicherung)

- Steuerung des MIV
- Vermeidung von Ausweichverkehr durch die Wohnquartiere
- Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, Reduktion der Widerstände
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Aufbau und Sicherstellung des Betriebs des Verkehrsmanagements Köniz - Bern Süd als Verbundsaufgabe in Abstimmung mit den einzelnen VM-Massnahmen in der Region
- Mitwirkung beim Aufbau des Betriebs VM Region Bern

Massnahmen:

Die Zielsetzungen sollen mittels geeigneter verkehrslenkenden Massnahmen auf den Nationalstrassen, den Kantonsstrassen und den Gemeindestrassen erreicht werden. Es kommen insbesondere folgende Elemente zum Einsatz:

- Übergeordnete VM-Ausrüstungen wie Gebiets- bzw. Verkehrsrechner, Kommunikationsinfrastrukturen von den Strassen- und Streckenausrüstungen zum Gebiets- bzw. Verkehrsrechner.
- Übergeordnete VM-Streckenausrüstungen wie Verkehrsinformationstafeln, Kameras und Geräte zur Auswertung.
- Reisezeiterfassung sowie Kameras für die Verkehrsüberwachung.
- Lokale VM-Strassenausrüstungen wie Lichtsignalanlagen und Verkehrsdatenerfassungen (Schlaufen).
- Mitarbeit bei der Gründung einer Betriebsgemeinschaft VM Region Bern und bei der Erarbeitung eines Organisationshandbuches. Die Federführung liegt beim Kanton Bern.

Zuständigkeiten

<p>Federführung: TBA DLZ</p>	<p>Beteiligte Stellen: TBA OIK II, RKBM, AÖV, ASTRA, KAPO, betroffene Gemeinden</p>
---	--

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine:

- Realisierung und Betrieb ab 2019
- Wirkungsanalyse und Kommunikation

Finanzierungsgrundsätze zwischen Kanton und Gemeinden:

- Die übergeordneten VM-Infrastrukturen sollen nach einem noch festzulegenden Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinden finanziert werden. Lokale VM-Massnahmen sollen durch die jeweiligen Strasseneigentümer (inkl. ASTRA) in separaten Projekten realisiert und finanziert werden. Die entsprechenden Gespräche zwischen Kanton, Gemeinden und dem ASTRA sind im Gange.

<p>Koordinationsstand:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	<p>Kosten: 4.0 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) (ohne Kostenanteile ASTRA für VM-Massnahmen auf den Nationalstrassen)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">35%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">1.4 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">*%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">*%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> <p>* Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinden ist noch festzulegen.</p> <p>Genauigkeit: +/- 30%</p> <p><i>Stand:</i> 30. Juni 2016</p>	Anteil Bund	35%	1.4 Mio. Fr.	Anteil Kanton	*%	Fr.	Anteil Gemeinde	*%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	1.4 Mio. Fr.											
Anteil Kanton	*%	Fr.											
Anteil Gemeinde	*%	Fr.											
Anteil	%	Fr.											
<p>Zeithorizont:</p> <p><input type="checkbox"/> bis 2018 <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p> <p><input type="checkbox"/> ab 2027</p>													

Beurteilung	
<ul style="list-style-type: none"> - WK1: Der Ausbau soll die Wohn- und Lebensqualität verbessern. Die Nachfrage im MIV soll gezielt gelenkt werden. Durch die Massnahme wird die Fahrplanstabilität im ÖV wesentlich verbessert. - WK2: Durch die bessere Ausnützung der Strasseninfrastruktur im Kernbereich wird ein wesentlicher Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen geleistet. - WK3: Durch die bessere Verteilung des Verkehrs leistet die Massnahme einen hohen Beitrag an die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Unfälle aufgrund von Stressmomenten auf übervollen Strassenabschnitten können reduziert werden. - WK4: Durch die Massnahme wird die vorhandene Infrastruktur besser ausgelastet. Flächenintensive Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur können teilweise verhindert oder zumindest zeitlich verzögert werden. 	
<p>Machbarkeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsmanagement Region Bern, Bericht Vorprojekt «Bern Nord», 31. Mai 2011 	
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsmanagement Stadt Bern (NM-VM-1-a) - Verkehrsmanagement Ostermundigen - Bern Ost (NM-VM-1-b) - Verkehrsmanagement Muri - Bern Südost (NM-VM-1-c) - Verkehrsmanagement Köniz Wabern - Bern Süd (NM-VM-1-d) - Verkehrsmanagement Region Bern Nord (RGSK BM I, V-NM 1.1) - Verkehrsmanagementzentrale VM-CH - Regionale Leitzentrale für die Nationalstrassen - Realisierung VBS Nationalstrasse - üVM Linie 10 als Sofortmassnahme (RGSK BM I, V-NM 1.2, ARE-Code 0351.2094) - Reduktion Widerstände an LSA (LV-W-2-a) 	
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> B-Liste</p> <p><input type="checkbox"/> C-Liste</p>	<p>Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen)</p> <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>
Sonstiges	
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsmanagement Region Bern, Bericht Vorprojekt «Bern Nord» (31. Mai 2011) 	
<p>Quantitative Angaben:</p> <p>-</p>	
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im RGSK BM I war die Massnahme Bestandteil der Massnahme V-NM-1.3 (B-Horizont), diese wurde für das RGSK BM II in ihre Teilzellen aufgeteilt. 	

Massnahmen Controlling (C)

Monitoring/Controlling (C-1)

452

Massnahme:	Monitoring/Controlling	C-1
-------------------	-------------------------------	------------

- im Agglomerationsperimeter (teilweise)
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Die Regionalkonferenz nimmt die Entwicklungen vorausschauend wahr, steuert diese und wirkt Fehlentwicklungen frühzeitig entgegen. Dazu wird ein Monitoring und Controlling etabliert.

Massnahmen:

1. Die Umsetzung des Zielszenarios und der weiteren Massnahmen wird (z. B. mit einer Weiterentwicklung des WebGIS-rkbm Kartenviewers) fortlaufend beobachtet.
2. Im Sinne einer Wirkungskontrolle werden Abweichungen zur angestrebten Entwicklung festgestellt und der Handlungsbedarf definiert. Dabei ist insbesondere die mittel- bis langfristige Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit der Verkehrsinfrastruktur vorzunehmen.
3. Der Stand der Umsetzung und die Kongruenz zur angestrebten Entwicklung wird periodisch dokumentiert. Dazu sind die entsprechenden Beurteilungsgrundlagen (Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung, Bauzonenreserven, Stand der Umsetzung Schwerpunkte/Vorranggebiete Siedlungserweiterung etc.) zu benutzen.

Zuständigkeiten

Federführung:

Regionalkonferenz Bern-Mittelland

Beteiligte Stellen:

Kanton: AGR, AÖV, TBA
Gemeinden

Realisierung	
Vorgehen/Meilensteine: - ab 2016: Wirkungs- und Umsetzungskontrolle (inkl. Berichterstattung) als Grundlage für RGSK 3. Generation - ab 2016: Verwendung der Plattform WebGIS-rkbm als Monitoringinstrument	
Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Antrag auf Aufnahme in kant. Richtplan / kant. Sachpläne: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Kosten: (exkl. MWSt.) Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil % Fr.
Zeithorizont: <input type="checkbox"/> bis 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ab 2027	Genauigkeit: +/- % Stand:
Beurteilung	
Wirkung (WK 1-4): Mit dem Controlling wird aufgezeigt, ob die in den Massnahmenblättern formulierte Wirkung erreicht werden kann. Falls dies nicht der Fall ist, wird aufgezeigt, mit welchen (alternativen) Massnahmen die notwendige Steuerung erreicht werden kann.	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Alle Massnahmenblätter - webGIS-rkbm	
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A-Liste <input type="checkbox"/> B-Liste <input type="checkbox"/> C-Liste	Reifegrad: (betrifft Verkehrsmassnahmen) <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2
Sonstiges	
Literatur / Grundlagendokumente: - Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2015), Umsetzungsreporting der Agglomerationsprogramme 1. und 2. Generation	
Quantitative Angaben: -	
Bemerkungen / Hinweise: -	