



Regierungsrat

Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8
info.regierungsrat@be.ch
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Sektion Bundesplanungen
3003 Bern

(sachplanverkehr@are.admin.ch)

Ihr Zeichen: - 16. Dezember 2020
Unser Zeichen: 2020.DIJ.6074

RRB Nr.: 1501/2020
Direktion: Direktion für Inneres und Justiz
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Vernehmlassung des Bundes: Mobilität und Raum 2050 – Sachplan Verkehr, Teil «Programm» Stellungnahme des Kantons Bern

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 14. September 2020 haben Sie den Kanton Bern eingeladen, im Rahmen der Anhörung und Mitwirkung nach Artikel 19 RPV zum überarbeiteten Sachplan Verkehr, Teil «Programm», Stellung zu nehmen, wobei namentlich um eine Einschätzung zur Abstimmung mit den kantonalen Zielen zur Raumentwicklung erbeten wird. Der Regierungsrat bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Der Kanton Bern, vertreten durch die zuständigen Fachämter, wurde im Rahmen mehrerer Workshops zu den Sachplananpassungen einbezogen und konnte seine Anliegen und Ideen einbringen. Dieser frühzeitige Einbezug der Kantone und auch der Städte im Sinne der behördenübergreifenden Zusammenarbeit nach Art. 18 der Raumplanungsverordnung war konstruktiv. Für den frühzeitigen Einbezug der Kantone und Städte dankt der Regierungsrat dem Bund.

Die öffentliche Mitwirkung zum Entwurf des Sachplans Verkehr, Teil «Programm» wurde im Amtsblatt des Kantons Bern vom 30. September 2020 öffentlich ausgeschrieben. Die Städte Bern, Biel, Thun, Burgdorf, Langenthal und Interlaken sowie die Regionalkonferenzen und Planungsregionen wurden eingeladen, eine Stellungnahme abzugeben. Die beim Kanton eingetroffenen Rückmeldungen der Städte und der Regionen sind in der vorliegenden Stellungnahme berücksichtigt. Einzelne Städte und Regionen werden darüber hinaus zusätzliche Eingaben zum Teil «Programm» direkt an den Bund machen.

In der vorliegenden Stellungnahme nimmt der Regierungsrat eine politische Würdigung des Sachplans Verkehr, Teil Programm vor. Zusätzlich sind im Anhang verschiedene fachliche Hinweise zum Inhalt des Programmteils aufgeführt. Der Regierungsrat bittet Sie, auch diese Hinweise und Anliegen gebührend zu beachten und bei der Weiterbearbeitung des Sachplans zu berücksichtigen.

Der Regierungsrat hat folgende Bemerkungen:

1. Grundsätzliches

Der überarbeitete Teil Programm des Sachplans Verkehr enthält die zentralen, strategischen Zielsetzungen für die Abstimmung von Raum und Verkehr. Es wird ein Zielbild definiert, aus welchem entsprechende Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätze abgeleitet und in Handlungsraumstrategien konkretisiert werden. Der Teil Programm bildet damit den behördenverbindlichen Rahmen für die Erarbeitung der Infrastrukturteile des Sachplans Verkehr wie auch für die Erstellung von Botschaften des Bundes zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.

Der Regierungsrat stellt zustimmend fest, dass der Teil Programm im Sachplan Verkehr die Kontur eines zielführenden Abstimmungs- und Koordinationsinstruments aufweist. Schon mit dem neuen Titel «Mobilität und Raum 2050» wird zum Ausdruck gebracht, dass die Mobilität nicht zum Selbstzweck geplant werden soll, sondern die Abstimmung zwischen Raum, Verkehr und Umwelt im Zentrum steht. Dies entspricht auch den Zielen der Raumentwicklung des Kantons Bern, die im kantonalen Raumkonzept und im Richtplan des Kantons zum Ausdruck kommen. Der Sachplan wird dadurch als raumplanerisches Instrument aufgewertet und bildet eine wichtige Grundlage für die Erarbeitung von konkreten Planungen und Interessenabwägungen. In diesem Sinne begrüsst es der Regierungsrat, dass der Bund mit dem Sachplan Verkehr seine Planungs- und Abstimmungsaufgabe umfassend wahrnehmen will. Allerdings gilt es dabei, auch die Kompetenzverteilung in der Raumplanung zu beachten. Der Regierungsrat legt dem Bund dabei nahe, auf die gute Zusammenarbeit zwischen Bund und Kantonen, wie sie bisher gepflegt wurde, abzustellen. Zu diesem Punkt ist ein Antrag formuliert.

Der Regierungsrat stellt im Weiteren fest, dass der Güterverkehr im Sachplan Verkehr, Teil Programm eine untergeordnete Stellung einnimmt und in verschiedenen Kapiteln kaum oder gar nicht erwähnt wird. So werden im Kapitel 3.2 keine raumtypenspezifischen Grundsätze zur Verbindungsqualität im Güterverkehr festgelegt. Auch im Kapitel 4.2 fehlen Handlungsgrundsätze für den Güterverkehr im Allgemeinen und insbesondere für den unterirdischen Güterverkehr. Dem Regierungsrat erscheint es wichtig, im Minimum einen Verweis auf die aktuellen Diskussionen zur Erstellung einer gesetzlichen Grundlage für den unterirdischen Gütertransport zu ergänzen, zumal vorgesehen ist, den Sachplan Verkehr mit einem Infrastrukturteil zum unterirdischen Güterverkehr zu ergänzen.

Der Ausbau von Infrastruktur ist eine Folge der gesteigerten Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft. In diesem Zusammenhang verlangen die Ziele der nachhaltigen Entwicklung auch bei den Ursachen der Mobilitätsbedürfnisse anzusetzen, d.h. es sind Rahmenbedingungen zu schaffen, damit weniger Mobilitätsbedürfnisse entstehen. Für den Regierungsrat ist es daher wichtig, zusätzlich auch Massnahmen zur Begrenzung bzw. Reduktion der Mobilitätsbedürfnisse zu skizzieren. Besondere Beachtung ist dabei der Reduktion des Freizeitverkehrs zu schenken.

Die Überlegungen zur Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung – insbesondere zur technologischen Entwicklung – nimmt der Regierungsrat mit Interesse zur Kenntnis. Er unterstützt das Bestreben im Sachplan, auch die Potenziale neuer Technologien (z. B. automatisierte Fahrzeuge), Sharingsysteme sowie flexiblere und mobilere Arbeits- und Unterrichtsmöglichkeiten mit ihren positiven Auswirkungen auf die Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen zu berücksichtigen.

Aus Sicht des Regierungsrates bedürfen die nachfolgenden Punkte im Teil «Programm» des Sachplans Verkehr einer Ergänzung oder Anpassung. Der Regierungsrat stellt deshalb folgende Anträge:

2. Anträge

2.1 Handlungsräume und Handlungsraum Hauptstadtregion

Die Abstützung auf die Handlungsräume gemäss Raumkonzept Schweiz stellt für den Kanton Bern teilweise schwierige Schnittstellen zwischen den einzelnen Handlungsräumen dar. Der Kanton Bern ist in fünf Handlungsräumen direkt betroffen. Besonders schwierig ist die Abgrenzung zwischen den Handlungsräumen «Hauptstadtregion» und den «Westalpen». Während die für das Berner Oberland wichtigen Zentren und Verkehrsknoten Thun, Spiez und Interlaken im Handlungsraum «Hauptstadtregion» behandelt werden, werden die Regionen Niderrsimmental, Obersimmental-Saanenland, Kandertal sowie Teile von Oberland-Ost dem Handlungsraum «Westalpen» zugewiesen. Zahlreiche räumliche und verkehrliche Verflechtungen finden auch zwischen den Handlungsräumen «Hauptstadtregion» und «Aareland» statt. Im Zusammenhang mit den primären Entwicklungsabsichten ist zudem verschiedentlich von den «Metropolitanräumen» die Rede; dabei muss aber auch die Hauptstadtregion als nationale Verkehrsdrehscheibe und Brücke zwischen der West- und Deutschschweiz erwähnt werden.

Antrag 1: Im Kapitel 6 «Handlungsräume» ist auf die wichtige Abstimmung zwischen den einzelnen Handlungsräumen und damit auf die bestehenden Planungsinstrumente auf Ebene Kanton, Regionen, Agglomerationen sowie Städte und Gemeinden stärker hinzuweisen.

Antrag 2: Im Sachplan Verkehr, Teil Programm generell und insbesondere im Kapitel 2 «Entwicklungen und Herausforderungen» ist die verkehrliche Bedeutung der Hauptstadtregion stärker zu betonen.

2.2 Verkehrsdrehscheiben

Im Kapitel 3 «Zielbild Mobilität und Raum» hat der Regierungsrat Vorbehalte zum Konzept der Konnektivität mit Verkehrsdrehscheiben: Einerseits muss vermieden werden, dass durch solche Verkehrsdrehscheiben plötzlich grössere Bauten rund um fast alle Autobahnanschlüsse entstehen. Andererseits können Bauten für solche Drehscheiben an bester Lage in den Zentren mit der Siedlungsentwicklung nach innen kollidieren. Zudem ist der Begriff der Verkehrsdrehscheiben zu erläutern, damit klar ist, was darunter verstanden wird: Handelt es sich um dasselbe, wie die multimodalen Drehscheiben der Agglomerationsprogramme? Dann ist überall der gleiche Begriff zu verwenden. Die mögliche, nicht abschliessende Typologie der Verkehrsdrehscheiben (Abb. 4) vermag zusammen mit der Tabelle auf Seite 27 wenig zur Klärung beitragen. Verkehrsdrehscheiben sind wohl nicht nur – wie in Abb. 3 dargestellt – in Zusammenhang mit einem Nationalstrassenanschluss möglich. In der Realität handelt es sich wohl auch um kantonale Hauptverkehrsachsen. Für den Kanton Bern ist es das Ziel, dass in den Regionen möglichst nahe am Startpunkt einer Reise attraktive Umsteigeorte vorhanden sind, so dass das Strassennetz entlastet werden kann und ein möglichst grosser Teil der Strecke mit dem ÖV oder dem Fuss- und Veloverkehr zurückgelegt werden kann. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm beinhaltet im Kapitel 4 den gleichlautenden Handlungsgrundsatz V1.

Zudem ist es aus Sicht des Regierungsrates nicht möglich, in einem Bundessachplan die Kantone und Gemeinden zur Erarbeitung von Konzepten zu Verkehrsdrehscheiben zu verpflichten (grau unterlegter Abschnitt).

Antrag 3: Das Konzept der Verkehrsdrehscheiben ist nochmals zu hinterfragen und zu präzisieren. Kantone und Gemeinden dürfen nicht zur Erarbeitung von Konzepten verpflichtet werden.

2.3 Grimseltunnel

Der Grimseltunnel als wichtiges Projekt im Rahmen des STEP Ausbauschnittes 2035 wird nicht erwähnt. Das Projekt wurde im eidgenössischen Parlament wohlwollend aufgenommen und ist ein Paradebeispiel für die Bündelung von verschiedenen Infrastrukturen.

Antrag 4: Der Grimseltunnel ist im Sachplan Verkehr, Teil Programm aufzunehmen. Im Kapitel 6.10 «Handlungsraum Gotthard» sind der Text und die Karte entsprechend zu ergänzen.

2.4 Kompetenzaufteilung Bund / Kanton

Im Kapitel 4 «Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätze» werden recht konkrete Anweisungen gemacht. Alle Festlegungen sind grau unterlegt und sind damit behördenverbindlich. Dabei ist die Stufengerechtigkeit und die Kompetenzaufteilung auf die verschiedenen Planungsstufen zu wahren. In vielen Handlungsgrundsätzen sollen auch die Gemeinden in die Pflicht genommen werden: «Bund, Kantone und Gemeinden fördern (...)». Dies ist aus Sicht des Regierungsrates kritisch zu hinterfragen. Es ist beispielsweise nicht möglich, in einem Sachplan des Bundes behördenverbindlich festzulegen, dass Gemeinden ein Parkraummanagement zu entwickeln haben (Entwicklungsstrategie A1, fünfter Handlungsgrundsatz oder Entwicklungsstrategie V1, erster Handlungsgrundsatz, zweites Lemma).

Antrag 5: Die Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätze sind so zu formulieren, dass sie die Kompetenzaufteilung in der Raumplanung einhalten.

2.5 Zusammenspiel zwischen politischer und räumlicher Planung

Im Kapitel 5 «Modalitäten der Umsetzung» hat der Regierungsrat Vorbehalte beim Zusammenspiel der politischen und der räumlichen Planung sowie der Umsetzung in die konkreten Sachplaninhalte. Gemäss Kapitel 5.2 werden die Infrastrukturteile des Sachplans im Bereich Landverkehr erst nach den STEP-Beschlüssen des Parlaments aktualisiert. Das heisst, dass die räumliche Abstimmung jeweils erst erfolgt, wenn die Umsetzungsbeschlüsse bereits gefallen sind. Dies widerspricht dem Ansatz aus dem vorliegenden Entwurf des Teils Programm, wonach die Abstimmung der Mobilitätsentwicklung mit der räumlichen Entwicklung im Zentrum stehen soll. Der Regierungsrat anerkennt, dass die politische Planung Priorität haben muss; er befürchtet aber, dass so Vorhaben in den Sachplan aufgenommen werden, die den Zielen des Programnteils des Sachplans nicht entsprechen und kaum sinnvoll räumlich abgestimmt werden können.

Antrag 6: Das Zusammenspiel zwischen politischer und räumlicher Planung bei der Umsetzung in die konkreten Sachplaninhalte ist nochmals zu prüfen.

2.6 Modalitäten der Umsetzung

Bei den Modalitäten der Umsetzung in Kapitel 5.4, Seite 45 ist festgehalten: «Wird auf ein Projekt verzichtet, obliegt es dem Bundesrat, die Entlassung des Vorhabens aus dem Sachplan zu beschliessen». Die in der Raumplanungsverordnung geregelte Zusammenarbeit und festgelegten Anhörungsmöglichkeiten der Kantone bei Sachplanungen des Bundes sind an dieser Stelle des Sachplans zu erwähnen. Die betroffenen Kantone sind bei einer Entlassung eines Vorhabens aus dem Sachplan anzuhören. Eine entsprechende Präzisierung ist vorzunehmen.

Antrag 7: In Kapitel 5.4, Seite 45 ist zu ergänzen, dass die Kantone auch bei der Entlassung eines Vorhabens aus dem Sachplan anzuhören sind.

2.7 Ausnahmetransporte und Versorgungsrouten

Im Zusammenhang mit dem oben erwähnten Güterverkehr soll auch die wichtige Rolle der Nationalstrassen bei der Bewältigung des Strassengüterverkehrs besser ausgeleuchtet werden. In der Praxis werden viele Ausnahmetransporte auf Nationalstrassen 1. und 2. Klasse abgewickelt, auch wenn im Zuge sogenannter "Ablastungen" von Kunstbauten in letzter Zeit Bewilligungen verzögert oder gar nicht mehr erteilt werden, was grosse Probleme schafft. Oft sind Nationalstrassen die einzigen möglichen Routen für solche Transporte. Die entsprechenden Karten des Bundes, aber auch die von den Kantonen festgesetzten Versorgungsrouten enthalten keine Nationalstrassen 1. und 2. Klasse. Es besteht eine erhebliche Differenz zwischen real auf Autobahnen stattfindenden Ausnahmetransporten und der Haltung des ASTRA, Nationalstrassen 1. und 2. Klasse prinzipiell nicht als Versorgungsrouten anzuerkennen.

Antrag 8: Der Aspekt der Ausnahmetransporte und Versorgungsrouten auf Nationalstrassen 1. und 2. Klasse ist in Zusammenarbeit mit den Kantonen genauer zu analysieren.

2.8 Aufnahme kantonaler Vorhaben und Planungen

Zu Kapitel 6.4, Seite 71ff: Der Kanton Bern hat sich im vom Bundesrat genehmigten Richtplan 2030 im Rahmen der Massnahme B_13 intensiv mit der Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes auseinandergesetzt. Dabei bestehen teils noch Differenzen zu den Instrumenten des Bundes. Zudem sind derzeit im Raum Biel (Westast) und Bern (Bypass Bern Ost) wichtige Klärungen im Gange, die entsprechend in den Sachplan aufzunehmen sind.

Antrag 9: Die Resultate aus dem Dialogprozess «Westast Biel» sind im Kapitel 6.4 «Handlungsraum Hauptstadtregion» aufzunehmen.

Antrag 10: Das Vorhaben «Bypass Bern Ost» und die Neunutzung des N6-Trassees im Unterkapitel «Übergänge zwischen Nationalstrasse und dem nachgelagerten Strassennetz» sind im Kapitel 6.4 «Handlungsraum Hauptstadtregion» explizit aufzuführen.

Antrag 11: Die folgenden Abschnitte, auf denen zur kurzfristigen Engpassbeseitigung Umnutzungen der Pannestreifen zu prüfen sind, sollen in das Kapitel 6.4 «Handlungsraum Hauptstadtregion» aufgenommen werden:

- A1: Weyermannshaus – Wankdorf sowie Kirchberg – Luterbach
- A6: Muri – Rubigen

3. Weiteres

Neben den Anträgen verweist der Regierungsrat auf die **zusätzlichen Anliegen und Hinweise** zum Sachplan Verkehr, Teil Programm (ab Seite 6). Der Regierungsrat bittet Sie, auch diese Anliegen und Hinweise bei der Weiterbearbeitung des Sachplans zu beachten.


Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates



Pierre Alain Schnegg
Regierungspräsident



Christoph Auer
Staatschreiber

Anhang:

- Zusätzliche Anliegen und Hinweise des Kantons Bern

Verteiler

- Direktion für Inneres und Justiz
- Bau- und Verkehrsdirektion
- Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion
- Finanzdirektion
- Sicherheitsdirektion

Anhang: Zusätzliche Anliegen und Hinweise des Kantons Bern

Allgemeine Bemerkung

Es besteht der Eindruck, dass die internationale Einbettung des Sachplans Verkehr noch nicht in allen Bereichen gelungen ist. Im Bereich Schiene ist diese Zusammenarbeit bereits heute stark institutionalisiert und könnte im Sachplan dargestellt werden. Spätestens bei der Weiterentwicklung des Sachplans Verkehr sind die Schnittstellenproblematik zwischen den Handlungsräumen und die internationale Einbettung vertieft zu bearbeiten.

Kapitel 1.2 – Stellenwert und Geltungsbereich

Seite 6, Verbindlich für die Behörden aller Stufen, 2. Absatz: Der Sach- bzw. Aktionsplan Biodiversität ist nicht erwähnt. Obwohl die Zusammenarbeit mit Kantonen und Gemeinden betont wird, finden Schutzgüter in der Kompetenz von Kantonen oder Gemeinden ebenfalls keine Erwähnung. **Der Abschnitt ist mit dem Sach- und Aktionsplan Biodiversität sowie Verweis auf kantonale und kommunale Schutzgüter zu ergänzen.**

Kapitel 2.1 – Räumliche Entwicklung

Seite 8, Mobilitätsbedürfnisse 3. Absatz: Geschwindigkeit wird als Beispiel für Mobilitätsbedürfnisse erwähnt, was aus Sicht des Kantons fraglich ist. Geschwindigkeit ist allenfalls Mittel zum Zweck. Mobilitätsbedürfnisse resultieren aus der Verknüpfung von Aktivitätsbedürfnissen — wohnen, arbeiten, sich versorgen, Freizeit, Unterhaltung, etc. Sind diese weit voneinander entfernt, braucht es hohe Geschwindigkeiten. Mit dem raumplanerischen Zielen «Nutzungsmischung» und «Stadt der kurzen Wege» sollte sich Geschwindigkeit als Mobilitätsbedürfnis zunehmend erübrigen. Das Mobilitätsbedürfnis «Geschwindigkeit» ist durch «Teilnahme an Aktivitäten» zu ersetzen.

Kapitel 2.2 – Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung

Kapitel 2.2, Seite 10: Engpässe und Chancen der technologischen Entwicklungen: Neben den Infrastrukturausbauten und Angebotsverbesserungen müsste auch die Nutzung des öffentlichen Verkehrs vereinfacht werden. Die Möglichkeiten der Smartphones sind weiter zu fördern. **Entsprechend dem Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene ist der Grundsatz, dass der Zugang zum ÖV mit smarten Technologien vereinfacht und flexibilisiert werden soll, zu ergänzen.**

Kapitel 2.2, Seite 10: Abschnitt Technologische Entwicklungen: Am Schluss des Absatzes wird die Effizienzsteigerung im Güterverkehr aufgrund der zunehmenden Digitalisierung und Automatisierung beschrieben. Es erscheint sinnvoll zu präzisieren, ob es sich dabei um die wirtschaftliche und/oder die Transporteffizienz handelt. Es wird vermutet, dass mit den beschriebenen Massnahmen primär die wirtschaftliche Effizienz gesteigert werden kann.

Die sich abzeichnende Automatisierung des MIV kann den ÖV untergraben und - je nach Rahmenbedingungen - zu Mehrverkehr (Leerfahrten, neue Zielgruppen ohne Führerschein etc.) und gar einer Rückverlagerung auf die Strasse führen. Die Herausforderung besteht somit darin, die Entwicklung der Automatisierung im MIV so zu steuern, dass nach Möglichkeit Rebound-Effekte vermieden werden. **Diesem Aspekt ist im Sachplan Verkehr stärker Rechnung zu tragen.**

Seite 10, Abschnitt Engpässe: In diesem Abschnitt ist zusätzlich auf baustellenbedingte Engpässe bei der Schiene und dem zeitlich verzögerten Ausbau der Schieneninfrastruktur hinzuweisen. **Die baustellenbedingten Engpässe sind zu ergänzen.**

Kapitel 2.3 – Entwicklungen Umwelt, Klima, Ressourcen

Kapitel 2.3: Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb in diesem Kapitel (und auch im übrigen Programmteil) so stark auf die Umweltbereiche Landschaft, Boden (FFF), Gewässer und Emissionen fokussiert wird. Der Fokus auf Lärmimmissionen, CO₂-Ausstoss und die Tangierung von Fruchtfolgeflächen oder Grund-

wasservorkommen greift zu kurz, Verkehrsinfrastrukturprojekte haben Auswirkungen auf sämtliche Umweltbereiche. **Die Beeinträchtigung durch Verkehrsinfrastrukturen ist für sämtliche Umweltbereiche systematisch auszuweisen.**

Seite 12, Lärm, Luft und Gewässerbelastung, 2. Absatz: In Bezug auf Luftreinhaltung ist festgehalten, dass die Immissionsgrenzwerte insbesondere in Innenstädten und an stark befahrenen Strassen nicht eingehalten werden. Dies ist grundsätzlich korrekt. Die Nichteinhaltung von Immissionsgrenzwerten ist aber nicht nur in Innenstädten, sondern und insbesondere auch an Nationalstrassen ein Thema. Dies ist der Vollständigkeit halber zu ergänzen. Zudem geht es nicht nur um Immissionsgrenzwerte, sondern auch um Gesundheitsbelastungen unterhalb der Grenzwerte und um kanzerogene Partikel (insbesondere Russpartikel) für die ein Minimierungsgebot gilt. Dies ist entsprechend zu ergänzen. **Der Sachplan Verkehr ist zu ergänzen, dass der Unterhalt der Bahntrassen ohne Einsatz von Herbiziden und klimaneutral zu erfolgen hat. Im Weiteren sind im Sachplan Verkehr die Umstände zu berücksichtigen, dass den bestehenden und künftigen Bahnlinien und Bahninfrastruktur hinsichtlich Luftreinhaltung, Lärm-, Boden- und Gewässerschutz noch mehr Bedeutung geschenkt werden soll (z.B. Abrieb von Fahrleitungen (Kupfer), Rollmaterial und Bremsbelägen nicht unerheblich).**

Kapitel 2.4 – Resultierende Kernherausforderungen

Seite 15, Herausforderung Umwelt — Landschaft - Klimaziele vs. Mobilitätsansprüche, 2. Absatz: Am Schluss des Abschnitts wird wie folgt kommentiert: «Die Verwirklichung einer Mobilität (inkl. Luftverkehr) ohne Inanspruchnahme von fossilen Treibstoffen ist wichtig, wird aber mit grossen Anstrengungen verbunden sein». Dies ist ebenfalls beim Waren- und Gütertransport zu berücksichtigen, wo indes noch mehrheitlich Diesellokomotiven zum Rangieren verwendet werden. Der Satz impliziert eine Relativierung. **Folgende Formulierung wird daher vorgeschlagen: «Die Verwirklichung einer Mobilität ohne Inanspruchnahme von fossilen Treibstoffen muss mit grossen Anstrengungen zeitnah verfolgt werden, sofern keine partikulären Versorgungs- und Landesinteressen tangiert sind.»**

Kapitel 3.1 – Siedlungsentwicklung wird gefördert – natürliche Ressourcen werden erhalten

Seite 17, 1. Absatz: Trotz der in den vorangegangenen Kapiteln aufgezeigten Herausforderungen wie die Notwendigkeit von Verhaltensänderungen und verstärktem Einsatz flächensparender Verkehrsmittel, wird bereits im ersten Absatz des Zielkapitels von Infrastrukturausbauten ausgegangen: «Infrastrukturausbauten sind in die Siedlungen und offenen Landschaften integriert ...» Dieses Ziel sollte weniger auf Infrastrukturausbauten, sondern auf den Infrastrukturbestand ausgerichtet werden. **Es wird folgende Formulierung vorgeschlagen: «Verkehrsinfrastrukturen sind in die Siedlungen und offenen Landschaften integriert, der Boden- und Ressourcenverbrauch wird minimiert».**

Seite 17, 5. Absatz: Es wird festgehalten, dass durch die Durchmischung von Arbeitsplätzen und Wohnen Mobilitätsbedürfnisse eingedämmt werden. Gemäss oben beschriebener Definition wird jedoch nicht die Mobilität reduziert, sondern der Verkehrsaufwand durch Reduktion der zurückgelegten Distanzen und durch verbesserte Chancen für den Fuss- und Veloverkehr. **Es wird folgende Formulierung vorgeschlagen: «Die Durchmischung von Arbeitsplätzen und Wohnen wird verbessert, womit der Verkehrsaufwand durch kürzere Distanzen und Verlagerung auf den Fuss- und Veloverkehr reduziert werden kann».**

Kapitel 3.1: Dann stellen sich zur Umsetzung der Herausforderungen aus Kapitel 2 in das Zielbild Mobilität und Raum 2050 gewisse Fragen – vor allem zum Verhältnis zu den kantonalen Raumentwicklungsstrategien. **Die Einleitung zum Abschnitt «Grundsätze des Bundes einer nach Raumtypen differenzierten Siedlungsentwicklung» ist mit einem Hinweis zu ergänzen, dass die Grundsätze zur Siedlungsentwicklung als Diskussionsgrundlage dienen und daher als nicht verbindlich zu deklarieren sind.**

Kapitel 3.2 – Mobilität ist effizient – Wettbewerbsfähigkeit bleibt erhalten und das Gesamtverkehrssystem steht im Einklang mit der räumlichen Entwicklung

Grundsätzlich wird die Festlegung von behördenverbindlichen raumtypenspezifischen Grundsätzen in diesem Kapitel begrüsst. Das Vorgehen entspricht auch dem Berner Leitsatz «das richtige Verkehrsmittel am richtigen Ort». Es ist jedoch nicht nachvollziehbar, weshalb allgemeine Grundsätze wie beispielsweise der Grundsatz «Kapazitätserweiterung vor Reisezeitreduktion» (Kapitel 3.2, Seite 21) nicht behördenverbindlich im Sachplan Verkehr verankert werden. Solche allgemeinen Grundsätze könnten aus dem Zielbild herausgefiltert und im Kapitel 4 behördenverbindlich festgelegt werden. **Allgemeine (nicht raumtypenspezifische) Grundsätze sind aus dem Kapitel 3 in Kapitel 4 behördenverbindlich zu ergänzen.**

Abb. 2, Seite 20: Die Berner Städte Interlaken, Langenthal und Lyss sind gemäss dem Programm Agglomerationsverkehr beitragsberechtigzte Agglomerationen und folglich in der Abbildung als solche zu kennzeichnen. **Die Abbildung 2 ist entsprechend anzupassen.**

Kapitel 3.2: Verbindungsqualitäten ausserhalb von Agglomerationen; innerhalb des intermediären Siedlungsraums: «Der ÖV basiert hier auf der Strasse und bahnseitig auf den vorhandenen Achsen». Diese Aussage für bestehende, politisch akzeptierte Ausbauprojekte wie den Grimsetunnel ist problematisch. Mit diesem Grundsatz sollen neue Achsen nicht völlig ausgeschlossen werden. **Der Grundsatz ist entsprechend zu präzisieren.**

Kapitel 3.2, Seite 21: Die beschriebenen Massnahmen zur besseren Auslastung der bestehenden Verkehrsmittel und -infrastrukturen werden sehr begrüsst. Der Kanton Bern ist in diesem Zusammenhang bereits aktiv (z.B. Verkehrsspitzen glätten im Ausbildungsverkehr etc.).

Kapitel 3.2, Seite 21: In diesem Kapitel wird unter anderem auf die verschwindenden Grenzen zwischen dem MIV und dem ÖV aufgrund der fortschreitenden Individualisierung und der vermehrten gemeinschaftlichen Nutzung des MIV eingegangen. Der klassische ÖV als Massentransportmittel wird immer eine grosse Bedeutung haben. Die längerfristigen Auswirkungen einer digitalen Entwicklung und weiterer Megatrends für den ÖV sind noch nicht abschätzbar, müssen aber laufend beobachtet und bewertet werden. **Eine entsprechende Ergänzung wird empfohlen.**

Seite 21, 2. Bulletpoint: In Ergänzung zu den Ausführungen zum nächsten Absatz sollte an dieser Stelle nochmals festgehalten werden, dass die Ausschöpfung der bestehenden Kapazitäten Vorrang vor Kapazitätserweiterungen und betrieblichen Massnahmen haben.

Seite 21, Absatz nach Bulletpoints: Hier wird nun das Prinzip erläutert, Massnahmen zur besseren Auslastung der bestehenden Verkehrsmittel und -infrastrukturen zunächst konsequent auszuschöpfen, bevor Infrastrukturen ausgebaut werden. Der 2. Bulletpoint oben stellt also die Rückfallebene für dieses Prinzip dar. **Vorschlag: Der Absatz ist in die Aufzählung oben zwischen den beiden Bulletpoints zu integrieren.**

Bei der Aufzählung in diesem Abschnitt sollen insbesondere auch sämtliche Möglichkeiten zur Reduktion der Mobilitätsnachfrage geprüft und ausgeschöpft werden (und nicht nur lenkende oder kapazitätssteigernde Massnahmen). Als Beispiel sei hier der Beitrag von Homeoffice an die Reduktion des Pendleraufkommens erwähnt. **Als zu prüfende Potenziale neuer Technologien und Entwicklung sind auch die Möglichkeit zur Reduktion der Mobilitätsnachfrage aufzuführen.**

Seite 22, Innerhalb der Agglomerationskerne: Innerhalb der Agglomeration sei der MIV «weitgehend CO₂-frei und immissionsarm» zu betreiben. Um die Klimaziele zu erfüllen, ist mit Blick auf 2050 im Satz auf «weitgehend» zu verzichten. Zudem macht es unter lufthygienischen Aspekten keinen Sinn, isoliert für den Verkehr eine Immissionsperspektive einzunehmen. Gemäss Umweltrecht sind Emissionen an der Quelle zu begrenzen. Es ist daher der Begriff «emissionsarm» zu verwenden.

Seite 23, Zwischen unterschiedlichen Agglomerationen, 1. Absatz: Auf Verbindungen zwischen Agglomerationskernen kann der Schienenfernverkehr seine Vorteile am besten zur Geltung bringen. Daher wird vorgeschlagen, hier die Priorität klar zu definieren.

Abb. 3, Seite 25: Die Abbildung suggeriert, dass jede «Verkehrsdrehscheibe» über einen Nationalstrassenanschluss verfügt. Dies entspricht nicht dem vom Kanton Bern angestrebten allgemeinen Bild von

Verkehrsdrehscheiben. Das wichtigste Rückgrat von Umsteigepunkten ist der ÖV (vgl. auch nachfolgende Ausführungen). **Es wird empfohlen, die Abbildung 3 anzupassen.**

Kapitel 3.2, Abschnitt «Konnektivität und Verkehrsdrehscheiben», Seite 26f.: Für den Kanton sind Umsteigepunkte seit Jahren ein wichtiges Thema. Gerade in der Agglomeration Bern wurden verschiedene Buslinien an die S-Bahn angeschlossen, um die Fahrt der Busse im stark belasteten städtischen Strassennetz an den Bahnhof Bern zu vermeiden. Somit sind zahlreiche Bahnstationen in allen Regionen des Kantons seit längerem *eigentliche* Verkehrsdrehscheiben. Es gibt auch verschiedene laufende Projekte, die neue bzw. verbesserte Verkehrsdrehscheiben schaffen sollen. Für den Kanton Bern ist es das Ziel, dass in den Regionen möglichst nahe am Startort attraktive Umsteigeorte vorhanden sind, so dass das Strassennetz entlastet werden kann und ein möglichst grosser Teil der Reise mit dem ÖV zurückgelegt wird. Die Lage und die Anordnung der Schnittstellen zwischen dem nationalen, dem regionalen und dem lokalen Verkehrsnetz sowie entsprechende multimodale Drehscheiben sind so zu planen, dass die Verkehrsnetze effizient betrieben und mit den räumlichen Strukturen in Einklang gebracht werden. In diesem Zusammenhang sind geeignete Massnahmen zu ergreifen, mit denen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln bequemer, einfacher und effizienter umgestiegen werden kann. Dennoch werden die beschriebenen «Verkehrsdrehscheiben» aus räumlicher Sicht als teilweise problematisch beurteilt. Die steigenden Mobilitätsbedürfnisse müssen mit flächen- und energieeffizienten Verkehrsmitteln befriedigt werden. In den dicht bebauten Kernagglomerationen ist eine höhere Flächeneffizienz erforderlich, damit die Gesamtmobilität abgewickelt werden kann. In den weniger dicht besiedelten Regionen müssen zur Schonung der Ressourcen und der Umwelt flächen- und energieeffiziente Verkehrsmittel gefördert werden. **Die Verkehrsdrehscheiben dürfen daher nicht ein Umsteigen vom MIV auf den ÖV für die «letzte Meile» ins Zentrum attraktiver machen (Typ I und Typ II). Ein Umstieg vom MIV auf den ÖV soll auch nicht im Kern der regionalen Zentren stattfinden (Typ III und teilweise Typ IV), sondern muss nahe an der Quelle der Verkehrsbeziehung sein (Typ V und teilweise Typ IV).** Im behördenverbindlichen Teil sollte zudem ergänzt werden, dass Verkehrsdrehscheiben dann gefördert werden, wenn sie die verkehrs- und umweltpolitischen Ziele unterstützen (insbesondere Verlagerung auf ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr). Zudem wird angeregt, in sekundären Verkehrsdrehscheiben grosser Agglomerationen (Typ II wie Bern Wankdorf) die Chancen und Potenziale von Halten des Fernverkehrs auszuleuchten. Es erscheint als Nachteil für den ÖV, wenn den Passagieren Umwege und Zeitverluste via Hauptbahnhof zugemutet werden. Das steht auch im Gegensatz zum MIV, der mit gutem Grund nicht zuerst ins Zentrum, sondern möglichst direkt ans Ziel geführt wird. **Die Positionierung von sekundären Drehscheiben grosser Agglomerationen (Typ II) ist in Bezug auf vermehrte Fernverkehrshalte zu überprüfen.**

Tabelle auf Seite 27: Die aufgeführten Beispiele zum Typ V «Bern Neufeld» und «Bern Westside» entsprechen nicht dem in der Abbildung 4 dargestellten schematischen Standort. Diese beiden Standorte befinden sich im oder am Rande des Agglomerationsgürtels Bern und entsprechen somit, wenn schon dem Typ II. **Die Beispiele «Neufeld» und «Westside» sind aus der Liste auf Seite 27 zu entfernen.** Zudem stellt sich die Frage, was unter «kollaborativer Mobilität» (in Abgrenzung zu den separat genannten Formen Sharing, Pooling, Mietwagen) zu verstehen ist. Warum kommt diese Form beim Typ III nicht vor? **Der Begriff «kollaborative Mobilität» ist zu erläutern.** Des Weiteren wird in der Tabelle eine Beschreibung der kleinen dezentralen B+R und P+R vermisst. Die Umsteigemöglichkeiten von Velo und Auto auf den Regionalverkehr sind zentral, um die Kunden so früh wie möglich in der Transportkette auf den ÖV zu lenken. Unter Typ III wird Thun beispielhaft aufgeführt. Das widerspricht dem Grundsatz des Kantons Bern, wonach P+R-Anlagen im ländlichen Raum gefördert werden. **Anstelle von Thun ist daher die Stadt Langenthal zu nennen.**

Kapitel 4.1 – Abstimmung von Siedlung und Verkehr

Kapitel 4.1, A1 Entwicklungsschwerpunkte: Die Handlungsgrundsätze betreffend Entwicklungsschwerpunkten und verkehrsintensiven Vorhaben entsprechen den Grundsätzen des Kantons Bern und werden begrüsst. Neue Haltestellen auf bestehenden ÖV-Linien im Entwicklungsschwerpunkt müssen auch weiterhin ermöglicht werden. **Der Handlungsgrundsatz ist bezüglich der Erstellung neuer Haltestellen zu präzisieren.**

Kapitel 4.1, A1 Parkierung: «Parkierungsnormen fördern verkehrsarme Siedlungen und das frühzeitige Umsteigen auf flächenschonende und emissionsarme Verkehrsträger.» **Das Umsteigen auf flächensparende und emissionsarme Verkehrsträger ist mit dem Verb «frühzeitig» zu präzisieren** (vgl. hierzu die Ausführungen zu Kapitel 3.2 betreffend Verkehrsdrehscheiben).

Kapitel 4.1, A2 Grundversorgung ÖV: Dem Grundsatz wird im Wesentlichen zugestimmt. Es ist aber zu präzisieren, dass auch im ländlichen Raum die lokale Nachfrage zu berücksichtigen ist. Der ÖV soll auch in ländlichen Gebieten auf starken Achsen ein sehr gutes Angebot aufweisen können. Die betrifft auch die raumtypenspezifischen Erschliessungsgrundsätze im Kapitel 3.2 (z.B. Verbindung Agglomerationsgürtel – ländlicher Raum). Eine Reduktion der ÖV-Erschliessung auf eine reine Grunderschliessung bei darüber hinaus gehender Nachfrage widerspricht den Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes. **Es ist zu präzisieren, dass eine ÖV-Grunderschliessung nur bei lokal fehlender Nachfrage angemessen ist.**

Kapitel 4.2 – Sicherstellung des Gesamtverkehrssystems

Kapitel 4.2, Seite 32, V1: «Der Bund unterstützt Kantone und Gemeinden bei der Entwicklung des Fuss- und Veloverkehrnetzes hin zu einer zuverlässigen und weitgehend vom motorisierten Verkehr getrennten Infrastruktur.» Der Kanton ist der Ansicht, dass dieser Grundsatz räumlich differenzierter formuliert werden muss, da insbesondere im dicht bebauten Raum nicht genügend Platz vorhanden ist und die Trennwirkung der Verkehrsflächen durch eine Mischnutzung reduziert werden kann. Das «Berner Modell» der Koexistenz aller Verkehrsmittel wird im innerstädtischen Raum als geeignetes Konzept erachtet.

Kapitel 4.2, V1: «Bund, Kantone und Gemeinden setzen sich dafür ein, dass auf einem zurückzulegenden Weg so früh wie möglich ein Umsteigen auf flächenschonende und emissionsarme Verkehrsträger und -mittel erfolgen kann. Dazu sind Lage und Funktionalität der Umsteigepunkte und Verkehrsdrehscheiben entsprechend zu planen.» **Dieser Grundsatz wird aus den weiter oben bereits genannten Gründen sehr begrüsst und soll konsequent im Sachplan Verkehr, Teil Programm verankert werden.**

Seite 33, V1 (Koordination Luft- und Landverkehr): Gemäss diesem Handlungsgrundsatz setzt sich der Bund für die Verlagerung des Kurzstreckenverkehrs auf die Schiene ein. Mit dem Ausbau des Hochgeschwindigkeits- und Nachtzugsnetzes wird die Schiene zunehmend auch für Mittelstrecken konkurrenzfähig. **Folgende Formulierung wird vorgeschlagen: «Der Bund setzt sich dafür ein, dass Kurzstreckenflüge und auf geeigneten Relationen Mittelstreckenflüge auf die Bahn verlagert werden.** Der Bund prüft und fördert zudem den Einsatz von alternativen umweltschonenderen aeronautischen Transportmitteln wie z.B. Drohnen».

Kapitel 4.2, V3: «Die Infrastrukturen werden nicht systematisch nachfrageorientiert ausgebaut.» Dieser Grundsatz bedeutet einen Paradigmenwechsel in der ÖV-Planung. Eine nicht nachfrageorientierte Planung bedeutet, dass im Wissen um Kapazitätsengpässe im ÖV die Infrastruktur bewusst nicht ausgebaut wird. Dies führt dazu, dass die Erhöhung des Modalsplit zu Gunsten des ÖVs in überlasteten Korridoren verhindert, bzw. Voraussetzungen für eine entsprechende Erhöhung des Modalsplit nicht geschaffen werden. **Dem Paradigmenwechsel zum angebotsorientierten Infrastrukturausbau kann aus ÖV-Sicht nicht zugestimmt werden.** Die Formulierung erscheint zudem grundsätzlich unglücklich. Infrastrukturen sollen systematisch dort ausgebaut werden, wo es notwendig ist, um die Funktionsfähigkeit des Systems zu erhalten. Ein unsystematischer Ausbau bewirkt, dass Ausbauten an falschen Orten gemacht werden.

Kapitel 4.2: Weiter wird ausgeführt, dass die Bewältigung des Verkehrsaufkommens mittels anderer Verkehrsträger erfolgen soll. Diese offene Formulierung wird als problematisch erachtet, da sie den Anschein erweckt, dass jeder Verkehrsträger für einen anderen eine ideale Alternative bietet. Es ist deshalb zu präzisieren, dass flächensparende und umweltschonende Alternativen geprüft werden sollen (also beim ÖV primär der Fuss- und Veloverkehr). **Der Grundsatz ist wie folgt zu präzisieren: «Im Rahmen der bestehenden Verfahren berücksichtigen Bund, Kantone und Gemeinden die Methoden zur**

Projektbeurteilung aus Sicht der Gesamtmobilität verstärkt und frühzeitig. Dabei sind flächensparende und umweltschonende Alternativen zu prüfen (z. B. die Bewältigung des Verkehrsaufkommens mittels anderer Verkehrsträger).».

Kapitel 4.2, V3, Seite 34: Massnahmen zur Erhöhung des Besetzungsgrades werden begrüsst. Jedoch erachtet der Kanton in den meisten Gebieten "High Occupancy Vehicle Lanes" als keinen sinnvollen Ansatz. Diese Massnahme würde einen Ausbau verschiedener Strecken bedeuten, damit überhaupt Flächen zur Verfügung gestellt werden können. Die zeitliche Flexibilisierung der Strassenkapazität wird dagegen unterstützt. **High Occupancy Vehicle Lanes sind nicht weiterzuverfolgen.**

Kapitel 4.3 – Umwelt, Klima und Ressourcen

Kapitel 4.3, Seite 36, U1: Die Berücksichtigung des Umweltrechts wird durch die Formulierung des Handlungsgrundsatzes relativiert. **Die Textstelle "soweit verhältnismässig und wirtschaftlich tragbar" ist deshalb zu streichen.**

Zudem werden zahlreiche Aspekte und Interessen im Zusammenhang mit Umwelt, Klima und Ressourcen aufgeführt, die bei der Planung von Verkehrsinfrastrukturprojekten zu berücksichtigen sind. **In der Liste sind archäologische Rettungsgrabungen, bzw. Fundstätten zu ergänzen.**

Kapitel 4.3, Seite 36, U1: In den engen räumlichen Verhältnissen der Schweiz stört Lärm meistens auch ausserhalb der Siedlungsgebiete, indem die Erholungsfunktion beeinträchtigt wird. Daher sollen lärmreduzierende Beläge flächendeckend zur Anwendung kommen und bei Neu- und Umbauten Autobahnen vermehrt tiefer gelegt oder die Lärmausbreitung anderweitig vermindert werden. **Beim Autobahnbau und –unterhalt ist ein flächendeckender Lärmschutz anzustreben.**

Seite 36, U1, Aufzählung Schutzgüter, 1. Bulletpoint: Auch die Luftreinhaltung ist frühzeitig zu berücksichtigen.

Kapitel 4.3, Seite 37, U2: «Insbesondere sind – mittels Verkehrsdrehscheiben – die Rahmenbedingungen für attraktive, multimodale Verkehrsangebote zu schaffen.» Es gibt weitere und mutmasslich wichtigere Rahmenbedingungen für attraktive, multimodale Verkehrsangebote als Verkehrsdrehscheiben; z. B. entsprechende Daten und Systeme sowie Anreize zur Nutzung verschiedener Verkehrsmittel. **Die Formulierung «mittels Verkehrsdrehscheiben» ist in diesem Grundsatz zu streichen.**

U3 – Die Umweltbelastung durch den Verkehr ist markant reduziert: Es ist zu befürchten, dass die Formulierung des Grundsatzes in dieser Form wenig bewirkt. **Der Handlungsgrundsatz ist konkreter zu formulieren: Es sind Zielwerte zu definieren und Massnahmen zu skizzieren (evtl. beispielhaft) wie diese erreicht werden sollen.**

Kapitel 4.3, Seite 38, U5: Mit den Bestimmungen betreffend der Rohstoffversorgung Hartgestein ist der Kanton einverstanden.

Kapitel 4.4 – Umgang mit Zielkonflikten bei Planungsprozessen und Zusammenarbeitsformen

Kapitel 4.4, Seite 39: Der Autoverkehr droht das Opfer seines Erfolgs zu werden. Immer mehr Staustunden belasten den wirtschaftlich nötigen Verkehr und die Volkswirtschaft. Die freie Mobilitätswahl funktioniert ohne starke Lenkung nur bedingt. **Die freie Wahl des Verkehrsmittels ist mit Lenkungsmassnahmen zu relativieren.**

Z1 – 1. Absatz: «Die Abstimmung der Planungen betreffend Verkehr, Siedlung und Landschaft sowie die Abstimmung zwischen den Netzebenen erfolgt [...]». **Das Stichwort "Landschaft" ist durch "Umwelt" zu ersetzen bzw. "Umwelt" zu ergänzen.**

Kapitel 5 – Modalitäten der Umsetzung

Kapitel 5.2, Seite 43, Abb. 5: Im Sinne der gesamtverkehrlichen Abstimmung sind die Parlaments- und Bundesratsentscheide zu Schiene und Strasse (STEP, SIS, SIN) zukünftig zeitlich besser aufeinander abzustimmen. In der Abbildung 5 kann kein koordiniertes Vorgehen, bzw. Zusammenspiel der verschie-

denen Planungsinstrumente erkannt werden. Insbesondere ein koordiniertes Vorgehen bei der Erarbeitung der Ausbauschritte STEP Strasse und Schiene erscheint uns notwendig. Dies gilt auch für Datengrundlagen wie das NPVM, welches gemäss Aussage des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) künftig eine wichtige Grundlage für die Beurteilung der STEP-Anträge bilden sollen. **Bei der Überarbeitung der verschiedenen Planungsinstrumente im Bereich Verkehr ist eine koordinierte Vorgehensweise sicherzustellen.**

Kapitel 5.3: Die Präzisierungen zur Sachplanrelevanz von konkreten Vorhaben werden grundsätzlich als Orientierungshilfe begrüsst. Die definierten Kriterien zur Beurteilung der erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt sind jedoch nicht als quantitative Grenzwerte anzuwenden (z.B. 5 ha beanspruchte Bodenfläche). Es sind vielmehr Einzelfallbetrachtungen und qualitative Abwägungen angezeigt. Ein erheblicher Koordinationsbedarf besteht zudem dann, wenn Infrastrukturen über die Kantonsgrenzen hinaus geplant werden. **Es ist eine entsprechende Erläuterung der Kriterienanwendung und eine Ergänzung des erheblichen Koordinationsbedarfs notwendig.**

Kapitel 5.3, Seite 44: **Die Kriterien für erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt sind wie folgt zu präzisieren:**

Ein Vorhaben wirkt sich erheblich auf Verkehr, Raum oder Umwelt aus, wenn es:

- die Funktionalität der Verkehrsnetze von gesamtschweizerischer Bedeutung erheblich beeinflusst, oder
- die Agglomerationsentwicklung, die Entwicklung von ländlichen Räumen oder Tourismusregionen erheblich beeinflusst, oder
- mehr als 5 Hektaren beansprucht, oder
- zu erheblichen Beeinträchtigungen der Umwelt in einem der folgenden Bereiche führt: Luftreinhaltung, Klima und Energienutzung, Lärmschutz, Schutz vor nichtionisierender Strahlung, Schutz vor Lichtimmissionen, Grundwasserschutz, Gewässerschutz, Schutz von Oberflächengewässer und aquatischen Ökosystemen, Bodenschutz, Altlasten, Abfälle, Materialbewirtschaftung, Neobiota, Störfallvorsorge, Naturgefahren, Waldschutz, Schutz von Flora, Fauna und Lebensräumen sowie der Biodiversität, Landschafts- und Ortsbildschutz, Kulturdenkmäler, Archäologie oder
- die Interessen des Fuss- und Veloverkehrs massgeblich tangiert oder
- Kapazitäten einer Schienen- oder Nationalstrassenstrecke erheblich beeinflusst.

Kapitel 6 – Handlungsräume generell

Seite 53, Aussagen zu Netzbelastung und Vorhaben des Bundes: Abstellanlagen und Werkstätten haben einen sehr grossen Flächenbedarf – oftmals grösser als die Erneuerung von Schienenanlagen. Eine Reduktion der Flächenbeanspruchung ist aufgrund der nötigen Erweiterung der Infrastruktur mit solchen Anlagen nicht realistisch. Trotz dieser erheblichen Auswirkung auf Raum und Umwelt wird die notwendige vermehrte Erstellung von Abstellanlagen und Werkstätten nicht als Zielkonflikt in Kapitel 4.4 aufgeführt. **Die grosse Flächenbeanspruchung von Abstellanlagen und Werkstätten sowie ihre erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt sind als Zielkonflikt im Kapitel 4.4 aufzuführen. Der Handlungsbedarf ist in Kapitel 2.4 aufzuzeigen und entsprechende Massnahmen zur Minimierung des Flächenbedarfs bzw. der Auswirkungen auf Raum und Umwelt in Kapitel 5 zu definieren.**

Der Handlungsbedarf für die einzelnen Handlungsräume ist weitgehend korrekt erfasst. Notwendige Massnahmen als "Stossrichtung" vorzugeben ist jedoch zu unverbindlich, um dem Handlungsbedarf insbesondere bezüglich Umwelt gerecht zu werden. Weiter sind die Massnahmen zu wenig differenziert formuliert. **Statt Stossrichtungen sind konkrete Handlungsvorgaben zu formulieren.**

Als Schutzgüter werden auch in Kapitel 5 ausschliesslich Inventare des Bundes genannt. Der Fokus auf Schutzgüter des Bundes ist nicht vollständig. **Schutzgüter in der Kompetenz von Kantonen und Gemeinden sind auch aufzuführen.**

Bei den einzelnen Handlungsräumen wird die demografische Entwicklung zwar thematisiert, eine gesamtschweizerische Betrachtung, wie sich die Veränderung der Alterspyramide auf die Mobilitätsbedürfnisse und auf das Mobilitätsverhalten auswirken, wird jedoch zu wenig thematisiert. Etwa inwieweit die Pensionierungswelle der Babyboomer sich in einer verminderten Verkehrsnachfrage in den Stosszeiten

niederschlägt und wie sich der Verkehr ganz allgemein auf die Ansprüche und Möglichkeiten einer gealterten Bevölkerung ausrichten soll. **Die Auswirkung der demografischen Entwicklung ist für die gesamte Schweiz expliziter zu thematisieren.**

Kapitel 6.4 – Handlungsraum Hauptstadtregion

Kapitel 6.4, Seite 73: **Bei der Stossrichtung «Verkehrsdrehscheiben» sind die Regionen als Stakeholder zu ergänzen.**

Kapitel 6.4, Seite 77: Bei den aufgeführten Netzbelastungen und den geplanten Ausbauten müsste die prognostizierte Situation zeitlich benannt und die Ausbauten der Ausbauschnitte 2025 und 2035 aufgeführt werden. Bei den Überlasten fehlt das RBS-Netz (verschiedene Linien). Bei den Ausbauten fehlen verschiedene Ausbauten zum Viertelstundentakt: Bern – Niederscherli, Bern – Flamatt bei der normalspurigen S-Bahn sowie Taktverdichtungen beim RBS. Erwähnenswert ist zudem der Wandel zum Viertelstundentakt auf verschiedenen Linien des Fern-, bzw. RE-Verkehrs ab Bern in Zentren wie Biel/Bienne, Burgdorf, Freiburg oder Thun (-Spiez).

Da der konzeptuelle Zeithorizont auf das Jahr 2050 ausgerichtet ist, wäre ein Hinweis angebracht, dass weitere Kapazitätsengpässe absehbar sind: Einerseits die Kapazität des Bahnhofs Bern, andererseits die Zulaufstrecken insbesondere zwischen Wankdorf und Löchligut. Diese Themen sind im SIS behandelt. **Eine entsprechende Anpassung dieses Abschnitts ist vorzunehmen.**

Es ist nicht klar, welcher Zeithorizont den aufgeführten Netzbelastungen zugrunde liegt. Der konzeptuelle Zeithorizont ist auf das Jahr 2050 ausgerichtet. Dennoch wird in diesem Abschnitt festgehalten, dass die zur Bewältigung der steigenden Nachfrage nötigen Kapazitäten mit STEP AS 2035 auf dem Schienennetz geschaffen werden. Damit würde ein weiterer Ausbauschritt bis 2050 obsolet. **Die Zeithorizonte der verschiedenen Betrachtungen sind aufeinander abzustimmen.**

Kapitel 6.4, Seite 77: **Der letzte Satz «Ein Güterverkehrs- und Logistikkonzept wird im Kanton Bern zurzeit erarbeitet» ist zu streichen**, da das Konzept im 1. Quartal 2021 abgeschlossen wird.

Kapitel 6.4, Seite 78; Karte 3: In der Karte fehlen die Linien Bern – Zollikofen und Bolligen – Deisswil sowie die ABS Solothurn – Wanzwil als Linien mit Kapazitätserweiterungen. Zwischen Burgdorf und Olten, Grenchen und Moutier, Solothurn und Oensingen, sowie östlich von Brienz sind keine Kapazitätserweiterungen vorgesehen. **Die Karte ist entsprechend anzupassen.**

Anhang

Glossar, Seite 166: «Intermodalität» und «Multimodalität» sind klarer voneinander abzugrenzen / klarer zu definieren. Multimodal bedeutet im Idealfall, dass für jeden Zweck das geeignetste Transportmittel eingesetzt wird, während intermodal bedeutet, dass auf einem Weg mehrere Verkehrsmittel optimal kombiniert werden.