Richtplan

Anpassungen `18

Richtplan Kanton Bern
Richtplancontrolling `18

Anpassungen von Strategien und Massnahmen

RRB 1246/2019
vom 20. November 2019

Inhalt

Anpassungen von Strategiekapiteln

Strategiekapitel B: Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen

Strategiekapitel D1: Ortsplanungen

Anpassungen von Massnahmen und neue Massnahmen

B_01 Verkehrsintensive Vorhaben: Verkehr, Siedlung und Umwelt abstimmen

B_02 Massnahmen Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung

B_04 Im öffentlichen Regional-, Agglomerations- und Ortsverkehr Prioritäten setzen

B_07 Strassennetzplan aktualisieren

B_08 Lärmschutz Strassenverkehr vollziehen

B_13 Das Nationalstrassennetz ausbauen (Engpassbeseitigung und Betrieb) **(neu)**

B_14 Güterverkehrs- und Logistikkonzept für den Kanton Bern erarbeiten **(neu)**

B_15 Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte **(neu)**

C_08 Ortsplanung und Energieversorgung abstimmen

C_11 Nachhaltige Waldbewirtschaftung

C_12 Verjüngung, Wiederbewaldung und Pflege von Wäldern mit Schutzfunktion

C_14 Abbaustandorte mit übergeordnetem Koordinationsbedarf

C_15 Abfallentsorgungsanlagen von kantonaler Bedeutung (Sachplan Abfall)

C_21 Anlagen zur Windenergieproduktion fördern

C_23 Touristische Entwicklung räumlich steuern

C_25 Räumliche Voraussetzungen für die Umsetzung der Justizvollzugsstrategie 2017 – 2032 schaffen

C_26 Standortkonzentration der Berner Fachhochschule

C_27 Öffentliche Abwasserentsorgung sichern

D_10 Ortsbilder erhalten, aufwerten und entwickeln **(neu)**

E_08 Landschaften erhalten und aufwerten

B Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen

Verkehrs- und Siedlungsentwicklung beeinflussen sich gegenseitig. Die Strategien in diesen Politikbereichen müssen miteinander koordiniert werden, damit sie Wirkung entfalten (s. auch Strategiekapitel A). Die Ziele der Verkehrsplanung und der Verkehrspolitik sind in der im Jahr 2008 vom Regierungsrat verabschiedeten Gesamtmobilitätsstrategie verbindlich festgehalten. Sie dienen als übergeordnete Grundlage für die kantonalen Planungsinstrumente. Mit den Agglomerationsprogrammen der sechs Berner Agglomerationen sowie den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) stehen zudem neue verbindliche Grundlagen für die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung auf regionaler Ebene zur Verfügung. Die RGSK mit den Agglomerationsprogrammen sind Grundlage für das kantonale Planungsinstrumentarium und stärken die Koordination der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung.

B1 Gesamtverkehr

Der Kanton Bern verfügt über ein gutes Verkehrssystem sowohl auf Schiene wie auf Strasse, das in den vergangenen Jahren laufend ausgebaut werden konnte. Die Anbindung des Kantons Bern an den öffentlichen Fernverkehr und die Erschliessung mit der S-Bahn in der Region Bern sind gut. In den Agglomerationen wurden und werden viele Verbesserungen für den öffentlichen Nahverkehr und den Langsamverkehr gemacht. In den ländlichen Regionen wird ein ausreichendes Grundangebot an öffentlichem Verkehr zur Verfügung gestellt. Die Erreichbarkeit des grössten Teils der Bevölkerung im Kanton Bern ist sowohl auf der Schiene als auch auf der Strasse grundsätzlich gut. Die gute Erreichbarkeit des Kantons Bern soll auch zukünftig gewährleistet werden, jedoch nicht nur durch Infrastrukturausbauten.

Gesamtmobilitätsstrategie

Ausgangslage

In der Gesamtmobilitätsstrategie sind die verkehrspolitischen Grundsätze und Stossrichtungen verkehrsträger- und verkehrsmittelübergreifend festgelegt. Die Gesamtmobilitätsstrategie ist Grundlage für die langfristigen Planungsinstrumente im Strassenverkehr (Strassennetzplan), im öffentlichen Verkehr (ÖV-Angebotskonzept) sowie im Langsamverkehr (Sachplan Veloverkehr) und dient als Vorgabe für die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK).

Lösungsansätze und Strategien der Gesamtmobilitätsstrategie

Herausforderungen

Die Mobilitätspolitik des Kantons Bern befindet sich in einem Spannungsfeld zwischen zunehmender Verkehrsnachfrage und Finanzierungsengpässen: Bei der erwarteten Verkehrszunahme muss die Erreichbarkeit gesichert werden, und zwar auf finanziell tragbare Weise und mit geringen negativen Auswirkungen auf die Umwelt. Die zentralen übergeordneten Lösungsansätze und Handlungsmaximen sind:

- Vermeiden der Verkehrszunahme, insbesondere durch die Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Um kurze Wege zu ermöglichen wird die Siedlungsentwicklung auf gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Standorte gelenkt.
- Verlagern: Der Anteil des ÖV und des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr vergrössern.
- Verträglich abwickeln: Die Mobilitätspolitik des Kantons basiert auf den Prinzipien der nachhaltigen Entwicklung: Das Mobilitätssystem wird für Mensch und Umwelt verträglich ausgestaltet.

Stand 20.11.2019

– Verkehrsinfrastrukturen werden primär in jenen Räumen weiterentwickelt, wo der kantonale Richtplan die Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung vorsieht. Der grösste Handlungsbedarf liegt in den Städten und Agglomerationen und auf den Hauptentwicklungsachsen. Auch um die finanziellen Mittel für den Neubau und Unterhalt von Verkehrsanlagen optimal einzusetzen wird das «richtige Verkehrsmittel am richtigen Ort» gefördert. Das heisst in das Verkehrsangebot wird dort investiert, wo die wichtigsten Engpässe bestehen, der grösste wirtschaftliche Nutzen geleistet wird und die raumplanerischen Ziele unterstützt werden. Bevor neu gebaut wird, werden alle Massnahmen zu einer besseren Ausnutzung der bestehenden Verkehrssysteme ausgeschöpft.
– Die notwendigen Voraussetzungen um eine umfassende Gesamtmobilitätspolitik zu betreiben sind gegeben. Das Verkehrssystem wird verkehrsträgerübergreifend analysiert und weiterentwickelt, wobei der öffentliche Verkehr, der Langsamverkehr und der motorisierte Individualverkehr als gleichwertig zu betrachten sind. Es werden grundsätzlich Massnahmen aller Verkehrsträger wie auch Nachfrage beeinflussende Massnahmen in Betracht gezogen und aufeinander abgestimmt.

Zielsetzungen

B11 Die Ziele für die Mobilitätspolitik im Kanton Bern sind auf die nachhaltige Entwicklung ausgerichtet und in der Gesamtmobilitätsstrategie wie folgt definiert:
– Attraktiv: Der Kanton Bern sorgt für ein leistungsfähiges und qualitativ hochstehendes Mobilitätsangebot samt einer optimalen Einbindung in die übergeordneten Verkehrsnetze, um damit die Bedürfnisse der Bevölkerung und der Unternehmungen abzudecken. Die Mobilitätspolitik leistet damit einen Beitrag zu einer hohen Standortattraktivität.
– Wirtschaftlich: Der Kanton Bern setzt die Mittel sparsam ein und dort, wo sie am meisten Wirkung erzielen. Er sorgt für die wirtschaftliche Effizienz des Verkehrsangebots auf Strasse und Schiene und für die Minimierung der ungedeckten Folgekosten des Verkehrs.
– Solidarisch: Der Kanton Bern gewährleistet eine Basiserschliessung für alle Bevölkerungsgruppen und alle Regionen.
– Sicher: Der Kanton Bern sorgt für eine hohe Sicherheit im Verkehr.
– Umweltschonend: Der Kanton strebt mit seiner Mobilitätspolitik möglichst geringe Umweltbelastungen durch Bau, Unterhalt und Betrieb der Verkehrsinfrastrukturen an und minimiert die Belastungen für die Bevölkerung.
– Energieeffizient: Der Verkehr soll energieeffizient und mit geringem Einsatz von nicht-erneuerbaren Energieträgern abgewickelt werden.

Agglomerationsverkehr

Ausgangslage

Die Agglomerationen sind als wichtige Wirtschafts- und Wohnstandorte auf ein möglichst reibungslos funktionierendes System des privaten und öffentlichen Verkehrs angewiesen. Bereits heute aber zeigen sich in den Verkehrssystemen der grossen und mittleren Agglomerationen Kapazitätsengpässe. Mit der erwarteten weiteren Zunahme des Verkehrsaufkommens nähern sich insbesondere in der Agglomeration Bern die Strasseninfrastrukturen von Bund, Kanton und der Gemeinden sowie der Schienenverkehr (Bahnhof Bern und Zufahrtsachsen) ihren Kapazitätsgrenzen. Zwischen den Raumansprüchen des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs, des privaten Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs besteht ein grosses Konfliktpotential. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur stösst an ökologische, ökonomische und räumliche Grenzen.

Mit den regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten inklusive den Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung stehen geeignete Planungsinstrumente für eine

koordinierte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung und die Grundlage für die Mitfinanzierung von Massnahmen im Agglomerationsverkehr durch den Bund zur Verfügung.

Zielsetzungen

B12 Der Kanton setzt sich für eine optimale Bundesbeteiligung an Projekten für den Ausbau des Agglomerationsverkehrs ein und nimmt die Rolle als Ansprechpartner für den Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung wahr. Bei der Umsetzung prioritärer Projekte von kantonaler Bedeutung übernimmt der Kanton die Führungsrolle.

B13 Ziel der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung ist die Erhaltung der Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems in den Agglomerationen sowie die Abstimmung von Verkehr und Siedlung. Sie berücksichtigen die Einbindung des Agglomerationsverkehrs in das regionale, kantonale und nationale Verkehrssystem; sie fördern die für den Agglomerationsraum am besten geeigneten Verkehrsmittel (platz- und energiesparend, emissionsarm, schnell auf kurzen Wegen etc.) und schaffen für sie optimale Voraussetzungen. Der öffentliche Verkehr soll als Hauptträger des Verkehrs in, zu und zwischen den Agglomerationen dienen. Die Resultate der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung sowie der kantonalen Synthese werden in den kantonalen Planungsinstrumenten berücksichtigt.

➔ B33, B34, B36, B42, B43, B81

Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen

Herausforderungen

Ausgangslage

Nach wie vor ist das Verkehrswachstum gross. Die bestehenden Schienen- und Strasseninfrastrukturen stossen besonders in den grossen Agglomerationen an ihre Kapazitätsgrenzen oder haben diese bereits überschritten. Trotz verschiedener realisierter oder in Vorbereitung stehender Infrastrukturvorhaben, sind weitere Massnahmen bei Strasse und Schiene nötig.

Gleichzeitig zeigen sich auf allen Ebenen Finanzierungsengpässe. Der Bedarf an Verkehrsinfrastrukturen und -angeboten übersteigt die finanziellen Möglichkeiten von Bund, Kanton und Gemeinden. Damit besteht das Risiko, dass notwendige Ausbauten und Angebotsverbesserungen nicht, bzw. nur verzögert realisiert werden können. Die grössere Auslastung und die zusätzlichen Infrastrukturen führen zudem zu einem erhöhten Unterhaltsbedarf, für den die finanziellen Mittel fehlen.

Deshalb werden alternative Massnahmen zur besseren Ausschöpfung der bestehenden Verkehrssysteme und zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens geprüft und vorangetrieben. Dazu gehören Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement und die Förderung des Langsamverkehrs.

Die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen erfolgt im Kanton Bern über den Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr und den Investitionsrahmenkredit Strasse. Im Bereich Strasse gibt es weitere Finanzierungsinstrumente, insbesondere den Rahmenkredit baulicher Unterhalt der Kantonsstrassen sowie die Rahmenkredite über die Kantonsbeiträge an die Gemeindeprojekte der Priorität A gemäss den Agglomerationsprogrammen. Auf Bundesebene wurde die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen umgestaltet. Für den Ausbau und Unterhalt der Bahninfrastruktur besteht mit FABI ein neuer Finanzierungsmechanismus. Dabei verändert sich auch die Rollenteilung zwischen Bund und Kanton, da die Finanzierung nur noch über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) läuft. Mit dem NAF wurde analog zu FABI ein Fonds für die Finanzierung der Nationalstrassen und für Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen geschaffen.

Zielsetzungen

B14 Der Kanton Bern setzt beim Ausbau seines Verkehrssystems klare Prioritäten und sorgt für eine optimale Auslastung der bestehenden Infrastrukturen.

B15 Zur Finanzierung der Verkehrsausgaben stehen geeignete Instrumente zur Verfügung. Zusätzlich prüft der Kanton alternative Finanzierungsinstrumente.

➔ A11, B12, B13, B35, B41, B44, B51, B81, B86, B87, C11

Freizeit- und Tourismusverkehr

Herausforderungen

Möglichkeiten für verträglichen Freizeitverkehr ausschöpfen

Der Freizeit- und Tourismusverkehr macht rund 50% des Gesamtverkehrsaufkommens aus, Tendenz steigend. Dabei ist das Auto selbst für kurze und kürzeste Strecken das dominierende Verkehrsmittel. Die Handlungsmöglichkeiten der öffentlichen Hand sind allerdings beschränkt. Eine Möglichkeit besteht in der Standortwahl und der Erschliessungsqualität von Freizeit- und Tourismuseinrichtungen, eine andere in der attraktiven Anbindung wichtiger Tourismusgebiete an den öffentlichen Verkehr. Im Weiteren soll die öffentliche Hand die Attraktivität des Langsamverkehrs ab Haustüre und ab den ÖV-Haltestellen steigern. Schliesslich kann durch die Attraktivitätssteigerung der Freizeitroutennetze (insbesondere Wandern und Velofahren, ggf. Mountainbiking, Skating usw.) und ihrer optimierten Anbindung an den öffentlichen Verkehr der sanfte Tourismus gefördert werden.

Zielsetzungen

B16 Freizeiteinrichtungen und Grossanlässe mit hohem Publikumsaufkommen sind wenn möglich und sinnvoll so zu planen und zu erschliessen, dass sie mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder mit dem Velo gut erreichbar sind. Für Freizeit- und Tourismuseinrichtungen definiert der Kanton in Zusammenarbeit mit den Regionen Erschliessungsgrundsätze.

B17 Der Kanton legt in Zusammenarbeit mit den Gemeinden attraktive Wanderrouten- und Velowanderroutennetze fest, welche die Bedürfnisse nach hartbelagsfreien Wanderwegen und verkehrsarmen respektive verkehrsberuhigten Velowanderrouten berücksichtigen, optimal mit den Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs verknüpft sind und, unter Berücksichtigung der historischen Verkehrswege der Schweiz, touristisch attraktive Destinationen erschliessen. Die Gemeinden legen bei Bedarf weitere Freizeitroutennetze fest, insbesondere für Mountainbiking, ggf. für Skating, Spazieren mit Kinderwagen oder Rollstühlen etc. Gemeindeübergreifende Freizeitroutennetze werden nötigenfalls durch die Regionen koordiniert.

➔ B18, B31, B52, B83, B84, B85, D12, E13

Auswirkungen des Verkehrs

Negative Auswirkungen des Verkehrs minimieren, Zielkonflikte bereinigen

Zwischen Verkehr, Raumordnung und Umwelt bestehen enge Zusammenhänge und Abhängigkeiten. Der Verkehr verursacht oft negative Auswirkungen auf Mensch, Raum und Umwelt. Umgekehrt kann mittels Raumordnung, Verkehrs- und Umweltschutzmassnahmen der Verkehr beeinflusst werden. Besonders in den Agglomerationen führt die hohe Verkehrs- und Bevölkerungsdichte zu vielen Verträglichkeitskonflikten (Unfälle, Trennwirkung, Überschreitungen von Umweltgrenzwerten) und zu einem hohen Gefahrenpotenzial. Es sind Lösungen gefragt, mit denen in dicht besiedelten Gebieten diese Konflikte reduziert werden können und die funktionell und gestalterisch befriedigen.

Im Spannungsfeld zwischen den Zielen der Raumordnung und jenen der Luftreinhaltung stellen sich besonders grosse Herausforderungen bei der Ansiedlung von verkehrsintensiven Vorhaben im Bereich der Agglomerationen. Die Luftbelastung in den Ballungsgebieten und die Vorgaben der Luftreinhaltung erschweren die Entwicklung zentraler, gut erschlossener Lagen und begünstigen das Bauen ausserhalb der Siedlungsschwerpunkte. Die Entwicklung an weniger gut erschlossenen Orten am Agglomerationsrand und im ländlichen Raum generiert mehr Verkehr, höhere Kosten und eine stärkere Umweltbelastung. Zudem widerspricht sie dem zentralen Anliegen des RPG, die Zersiedelung der Landschaft zu verhindern. Dieser Zielkonflikt darf nicht erst bei konkreten Vorhaben gelöst, sondern muss auf kantonaler Ebene angegangen werden.

Verträgliches Verkehrssystem

Ein Schlüssel zur Minimierung der negativen Auswirkungen des Verkehrs lautet Verträglichkeit. Eine hohe Verträglichkeit des Verkehrssystems erhöht die Verkehrssicherheit und reduziert die Trennwirkung des motorisierten Individualverkehrs. Um Verträglichkeit zu schaffen sind sowohl bauliche als auch verkehrsorganisatorische Massnahmen umzusetzen (u.a. Sanierung von Unfallschwerpunkten, Tempobeschränkungen). Zudem ist auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden einzuwirken. Planung und Neubau von Verkehrsinfrastrukturen und -angeboten erfolgen unter Einbezug der Betroffenen. Neue Infrastrukturen werden mit grösstmöglicher Rücksicht auf Bevölkerung, Wirtschaft und Umwelt umgesetzt.

Energie und Verkehr

Auf den Verkehr allein entfällt rund ein Drittel des Gesamtenergieverbrauchs. Im Verkehrsbereich sind Bestrebungen zur Energiereduktion bisher weniger erfolgreich als beispielsweise im Gebäudebereich. Zudem ist der Energieverbrauch der Mobilität grösstenteils noch vom endlichen Energieträger Erdöl abhängig. Die Energiepolitik im Mobilitätsbereich ist grundsätzlich in der Kompetenz des Bundes. Der Kanton setzt sich im Rahmen seiner Möglichkeiten dafür ein, weniger energieintensive Verkehrsmittel zu fördern und das Verkehrswachstum zu begrenzen. Auch die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr trägt zur Senkung des Energieverbrauchs bei. In einem Bericht hat der Kanton Massnahmenvorschläge zur Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr erarbeitet.

Fahrleistungsmodell

Das Fahrleistungsmodell (FLM) mit einem kantonalen Fahrleistungsdach wurde auf Basis der damaligen lufthygienischen Ausgangslage auf einen Zeithorizont von 15 Jahren ausgelegt und wurde deshalb 2015 überprüft. Aufgrund der technischen Entwicklung können die (globalen) emissionsseitigen Luftreinhalte-Ziele bis 2030 vom Verkehr insgesamt und vom Personenwagenverkehr insbesondere anteilsmässig erreicht werden. Eine Weiterführung des FLM auf Basis eines kantonalen Fahrleistungsdachs lässt sich damit nicht mehr rechtfertigen. Massnahmen zur Begrenzung und Lenkung des Verkehrs im Stile des FLM können daher insbesondere bei Verkehrsintensiven Vorhaben (ViV) nicht mehr generell als Luftreinhaltemassnahmen auf der Basis des Umweltrechts begründet werden. Gefordert ist aber nach wie vor eine koordinierte Anwendung des Umwelt- und Raumplanungsrechts mit dem Ziel, verkehrsreduzierende Siedlungsstrukturen zu erreichen. Diesem Grundsatz, der auf Artikel 8 Absatz 2 des Raumplanungsgesetzes basiert, wird mit der vorliegenden Regelung Rechnung getragen. Damit bleibt ein zentrales Ziel des FLM erhalten.

Zielsetzungen

B18 Der Kanton stimmt die Ziele der Siedlungs- und der Verkehrsentwicklung (Kantonales Raumkonzept und Strategie Siedlung) und die Umweltziele aufeinander ab. Er schafft die Voraussetzungen um verkehrsintensive Vorhaben (Verkehrsintensive Bauvorhaben nach Art. 91a ff. BauV) an strategisch wichtigen kantonalen und regionalen Standorten anzusiedeln. Die Dimensionierung der Anlagen ist auf die Umweltziele (Lärm, Luft, Natur und Landschaft) und auf das Verkehrssystem abgestimmt.

B19 Der Kanton bzw. die Regionen legen in ihren Planungsinstrumenten die Standorte fest.
Kantonale Standorte:
- Standorte, an denen heute Verkehrsintensive Vorhaben mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr DTV > 5000 bestehen (Massnahme B_01).
- Für ViV geeignete kantonale Entwicklungsschwerpunkte (Massnahme C_04).
- Standorte, die aufgrund einer übergeordneten kantonalen Infrastrukturplanung (z.B. im Gesundheits- oder Bildungswesen) bezeichnet werden.

Regionale Standorte:
- Standorte in Gemeinden des Raumtyps «Urbane Kerngebiete der Agglomerationen» gemäss kantonalem Raumkonzept (C_02) oder der 3. Zentrenstufe (C_01). Eine Weiterentwicklung von bestehenden Anlagen ist unter bestimmten Voraussetzungen auch in Zentren der 4. Stufe und Tourismuszentren ausnahmsweise möglich.

➔ C11, C21, C22, C24

B20 Der Kanton hat in einem Bericht Massnahmen zu einer Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr aufgezeigt. Die Stossrichtungen in den Bereichen Mobilitätsmanagement, Langsamverkehr, Elektromobilität, Raumplanung, ÖV und Anreize sind weiterzuverfolgen.

B2 Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)

Herausforderungen

Den Anteil des Fuss- und Veloverkehrs erhöhen

Mehr als die Hälfte aller zurückgelegten Verkehrswege und ein Drittel aller Autofahrten sind kürzer als drei Kilometer. Gemäss einer Studie der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI) wird geschätzt, dass mit gezielten Fördermassnahmen in dichter besiedelten Gebieten der Veloverkehr bis zu 50 Prozent und der Fussgängerverkehr um 20 Prozent erhöht werden können. Damit können hauptsächlich in den Agglomerationskernen der ÖV sowie im ganzen Agglomerationsgebiet und in grösseren Ortschaften das stark durch den Motorfahrzeugverkehr und die öffentlichen Verkehrsmittel belastete Strassennetz entlastet werden. Im ländlichen Raum trägt der Langsamverkehr zur besseren Auslastung des öffentlichen Verkehrs bei. Auch im Bereich des Freizeit- und Tourismusverkehrs hat der Veloverkehr ein grosses Potenzial.

Attraktive und sichere Wegnetze schaffen

Fuss- und Veloverkehr können Autofahrten nur ersetzen, wenn die Infrastrukturen für den Langsamverkehr sicher und attraktiv sind. Dies gilt für die Schulwege, den übrigen Pendler- und Alltagsverkehr wie auch für den Freizeit- und Tourismusverkehr. Die Wegverbindungen müssen sicher sein, untereinander und mit allen wichtigen Zielen vernetzt sein und attraktive Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln herstellen (kombinierter Personenverkehr). Zudem braucht es eine ausreichende Zahl Veloabstellplätze an den wichtigsten Zielorten wie Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Freizeit- und Einkaufseinrichtungen.

Zielsetzungen

Der Kanton hat seine Ziele und Grundsätze für die Förderung des Veloverkehrs im kantonalen Sachplan Veloverkehr festgelegt. Der Sachplan Veloverkehr löst den alten Richtplan Veloverkehr und das Leitbild Velo ab.

Für die Raumordnung sind folgende Zielsetzungen besonders wichtig:

B21 Der Kanton fördert den Fuss- und Veloverkehr schwergewichtig in den Agglomerationen und Zentren, in den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten und im Zusammenhang mit der Optimierung der Mobilitätsketten sowie im Bereich des Freizeit- und Tourismusverkehrs. Deshalb findet der Langsamverkehr auch Eingang in die regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte sowie in die Agglomerationsprogramme. Damit sich der

Langsamverkehr als tragende Säule der Feinerschliessung im Personenverkehr etabliert, sorgt der Kanton in seinem Zuständigkeitsbereich für sichere und attraktive Infrastrukturen und unterstützt die Gemeinden und Regionen mit Beiträgen an Investitionen im Rahmen des Strassengesetzes und der kantonalen Sachpläne Wanderroutennetz, Veloverkehr und des Strassennetzplans.

B22 Die Gemeinden fördern im Rahmen der festgelegten Zuständigkeit mit planerischen, organisatorischen, gestalterischen und baulichen Massnahmen den Langsamverkehr. Zur Förderung des Langsamverkehrs können auch kommunikative Massnahmen dazugehören. Sie planen, bauen, betreiben und unterhalten die Fuss-, Velo- und Schulwege sowie bei Bedarf Wander-, Mountainbiking-, Skating- und Wege für weitere Freizeitaktivitäten. Die Gemeinden errichten im Weiteren allenfalls zusammen mit Partnern attraktive Veloabstellanlagen bei öffentlichen Gebäuden und Plätzen und sorgen für deren Errichtung bei Freizeit- und Einkaufsanlagen, bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs oder bei Wohnnutzungen. Die Geh- und Velosicherheit auf Schulwegen bedarf besonderer Beachtung. Mit Blick auf die räumliche Ausdehnung der Freizeitnetze, insbesondere der lokalen Velolandrouten, sowie der Mountainbike- und Skatingrouten von SchweizMobil dürfte hierfür die Abstimmung auf regionaler Ebene die anzustrebende Regel sein (vgl. Bau G Art. 97 Abs. 1, Art. 116 und Art. 117).

➔ B17, B52, B83, B84, B85

B3 Öffentlicher Verkehr

Ausgangslage

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs richtet sich nach der Nachfrage, dem Potenzial und den verfügbaren Mitteln. Der Kanton Bern ist verantwortlich für den öffentlichen Ortsverkehr und gemeinsam mit dem Bund für den öffentlichen Regionalverkehr. Unter die kantonale Verantwortung fallen: Angebotsdefinition und –finanzierung im Ortsverkehr, Infrastrukturplanung und -finanzierung, Koordination der Vorhaben mit Bund und Nachbarkantonen.

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr sowie die Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr legen für den Personenverkehr die für die Bestellung eines ÖV-Angebots erforderliche Nachfrage fest.

Um den Anteil des ÖV am Gesamtverkehr zu steigern, muss das Angebot an die sich verändernden Mobilitätsbedürfnisse angepasst werden. Die Leistungsfähigkeit und Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs in den Agglomerationen muss erhöht werden damit sich der ÖV als Hauptverkehrsmittel in, zu und zwischen den Agglomerationen etabliert.

Internationaler und nationaler Schienenverkehr

Herausforderungen

Den Kanton Bern an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz anbinden

Die Einbindung der Schweiz und des Kantons Bern an das europäische Netz für den Hochgeschwindigkeitsverkehr der Bahnen ist ein Anliegen von hoher Priorität. Dafür müssen die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden. Der Kanton Bern muss zusammen mit seinen Nachbarkantonen, beispielsweise im Rahmen der Hauptstadtregion Schweiz, seine Anliegen bei verkehrspolitischen Entscheiden auf Bundesebene wirkungsvoll einbringen.

Nationale Schieneninfrastruktur

Gleiches gilt beim Ausbau der nationalen Schieneninfrastruktur: Der Kanton muss seine Ziele und künftigen Bedürfnisse gegenüber dem Bund klar vertreten und sich für den notwendigen Infrastrukturausbau einsetzen.

Zielsetzungen

B31 Im internationalen Hochgeschwindigkeitsverkehr setzt sich der Kanton besonders für folgende Verbindungen ein:
- Tagesrandverbindungen für den Geschäftsverkehr mit Reisedistanzen bis etwa 500 Kilometer und Gesamtreisezeiten von maximal 6 bis 8 Stunden.

➔ B72, B73

B32 Der Kanton setzt sich für eine optimale Einbindung ins nationale Schienennetz ein. Von besonderem Interesse sind:
- Vollausbau des Lötschbergbasistunnels und seiner Zufahrten
- Ausbau des Knotens Bern und seiner Zufahrten
- Ausbau des Städtenetzes im ½-Stunden-Takt
- Ausbau der Jurasüdfusslinie Basel / Olten – Biel/Bienne – Lausanne / Genève
- Optimale Abstimmung mit der Berner S-Bahn und dem übrigen Regionalverkehr
- Direktverbindungen zu internationalen Flughäfen sowie zu Destinationen des Freizeit- und Tourismusverkehrs.

Öffentlicher Agglomerations- und Regionalverkehr

Ausgangslage

Das Angebot der Berner S-Bahn wird schrittweise verbessert. Zusammen mit den Regional-Express-Verbindungen, dem Fernverkehr und dem übrigen Regionalverkehr werden die regionalen Zentren des Kantons und der Nachbarkantone sowie die Wohn- und Arbeitsplatzzentren miteinander verbunden. Im Grossraum Bern funktioniert die S-Bahn als leistungsfähiger Grobverteiler mit Umsteigepunkten zu den Feinverteilern Tram und Bus.

Herausforderungen

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modalsplit soll gesteigert werden. Die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr soll mit einer Angebotsausgestaltung erreicht werden, die eine hohe Verfügbarkeit sowie ein attraktives und qualitativ hochstehendes ÖV-Angebot garantiert bei einem möglichst wirtschaftlichen Einsatz der Mittel.

Die S-Bahn Bern verkehrt auf verschiedenen Korridoren im Mischbetrieb mit dem Fern- und Güterverkehr. Die Aufteilung der knappen Streckenkapazitäten auf die Verkehrsarten und das Festlegen von Kostenteilern für Infrastrukturerweiterungen führt regelmässig zu Konflikten unter den Beteiligten.

Zielsetzungen

B33 Das Angebot der Berner S-Bahn wird als Stütze des Regionalverkehrs in der Hauptstadtregion Bern schwerpunktmässig in der Agglomeration Bern weiter ausgebaut. Die Verbindungen zwischen den Zentren der Hauptstadtregion Schweiz mittels Regional-Expressverkehr werden gezielt verbessert. Der übrige Regionalverkehr erfährt gezielte Verbesserungen.

B34 Der öffentliche Verkehr soll als Hauptträger des Verkehrs in, zu und zwischen den Agglomerationen dienen. In den städtischen Agglomerationen werden das Angebot der Feinerschliessung verbessert und die Kapazitäten erhöht. Wo sinnvoll und notwendig werden stark frequentierte Buslinien zur Erhöhung der Kapazität und zur Attraktivitätssteigerung auf Tram umgestellt. Tram und Bus werden an geeigneten Bahnhöfen optimal mit dem Schienenregional und -fernverkehr verknüpft. Mittels Verkehrsmanagement sollen die Fahrzeiten des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs reduziert und die Anschlüsse gesichert werden.

➔ B13

B35 Die Investitionsprioritäten und die Angebotsverbesserungen werden langfristig für einen Zeitraum von 20 Jahren geplant.
➔ **B86**

B36 Gegenüber dem Bund setzt sich der Kanton für eine (Mit-)Finanzierung der priorisierten ÖV-Infrastrukturen ein.
➔ **B81**

B4 Motorisierter Individualverkehr

Ausgangslage

Der Kanton folgt beim Bau und Umbau der Strassen dem Prinzip der angebotsorientierten Verkehrsplanung. Er reagiert auf Kapazitätsengpässe und schafft neue Kapazitäten resp. sorgt für eine verträglichere Abwicklung des Verkehrs in erster Linie mit verkehrstechnischen Massnahmen möglichst im vorhandenen Strassenraum. Er hält am verkehrspolitischen Grundsatz der Verstetigung fest und berücksichtigt im Planungsprozess die verschiedenen Fortbewegungsarten (Auto, Velo, Fussverkehr und strassengebundener ÖV). Grosse neue Infrastrukturen werden im Rahmen einer Gesamtverkehrsbetrachtung beurteilt, die alle Verkehrsträger berücksichtigt. Die Planungen werden mit dem Bund und den Nachbarkantonen abgestimmt.

Nationalstrassen

Herausforderungen

Nationalstrassennetz fertig stellen und weiterentwickeln

Die Nationalstrassen sind von grosser Bedeutung für den Anschluss des Kantons an das nationale und internationale Verkehrsnetz. Gleichzeitig stellen sie das Rückgrat der kantonalen Verkehrserschliessung dar. In den Agglomerationen tragen die Nationalstrassen auch wesentlich zur Entlastung des untergeordneten Strassennetzes bei. Der Rollenwechsel bei Planung und Finanzierung der Nationalstrassen im Rahmen des Neuen Finanzausgleichs (NFA) ist vollzogen: Die Nationalstrassen sind vollständig in den Besitz des Bundes übergegangen. Der Kanton ist noch für die Fertigstellung des 1960 beschlossenen Netzes zuständig. Es betrifft dies die Fertigstellung der A5 Biel-Bienne (Ostast 2017 in Betrieb genommen, Westast in Planung) und der A8 am Brünig (Zweckmässigkeitsbeurteilung ZMB empfiehlt den Ausbau der Passstrasse). Bei der Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes (Engpassbeseitigung und Netzerweiterung) macht der Kanton gegenüber dem Bund seine Interessen wirkungsvoll geltend.

Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen erhalten

Der Kanton setzt sich beim Bund dafür ein, insbesondere in den Agglomerationen die Verkehrssicherheit und Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen trotz ihrer hohen Auslastung aufrecht zu erhalten sowie nachteilige Auswirkungen auf die Bevölkerung, die Umwelt und das untergeordnete Strassennetz zu vermeiden.

Zielsetzungen

B41 Der Kanton sorgt unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Dialoggruppe zum A5 Westast für die Fertigstellung des laufenden, vom Bund beschlossenen Nationalstrassenprojekts A5. Bei der Festlegung von Erweiterungen des Strassennetzes von nationaler Bedeutung (Engpassbeseitigung und Netzerweiterung) bringt der Kanton seine auf den Gesamtverkehr abgestimmten Interessen und Zielsetzungen rechtzeitig und wirkungsvoll ein und wirkt gegenüber dem Bund als verlässlicher Partner.
➔ **B13**

Kantonsstrassen

Herausforderungen

Mit dem Strassennetzplan (SNP), dem Investitionsrahmenkredit Strasse sowie dem Rahmenkredit baulicher Unterhalt der Kantonsstrassen stehen aktuelle Planungs- und Finanzierungsinstrumente für die Werterhaltung und die Weiterentwicklung des kantonalen Strassennetzes zur Verfügung.

Wegen ihrer finanziellen Bedeutung und der teilweise jahrelangen Bindung von finanziellen und personellen Ressourcen bei ihrer Realisierung sind die grösseren Projekte systematisch auf Kosten / Nutzen, ihren Einfluss auf die nachhaltige Entwicklung und ihren Beitrag zur Erreichung der kantonalen Ziele der räumlichen Entwicklung und der Gesamtmobilitätsstrategie zu überprüfen. Ihr volkswirtschaftlicher Nutzen ist sorgfältig zu analysieren und es sind klare Prioritäten zu setzen. Zudem ist jeweils zu prüfen – zum Beispiel mittels verkehrsträgerübergreifender Korridorstudien – ob mit rechtzeitig realisierten kleinen und mittleren Projekten oder mit kostengünstigeren Lösungen nicht der gleiche volkswirtschaftliche Nutzen erzielt werden kann.

Zielsetzungen

B42 Der Kanton Bern verfügt über ein leistungsfähiges und sicheres Strassennetz. Die hohe Erreichbarkeit ist sichergestellt.

B43 Im Strassenraum sind die Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden aufeinander abgestimmt. Der Strassenraum ist insbesondere auch für den Langsamverkehr attraktiv gestaltet. Vorab in den Agglomerationen und auf ihren Einfallsachsen verfährt der Kanton nach dem «Berner Modell: Koexistenz statt Dominanz im Strassenverkehr». Besondere Beachtung wird dabei den Bedürfnissen des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs geschenkt. Verträglichkeitskonflikte sollen abgebaut und die Siedlungsqualität erhöht werden.

B44 Die Investitionen in das Strassennetz werden weitsichtig geplant und berücksichtigen die übrigen verkehrsrelevanten Planungen. Dazu dienen der Strassennetzplan sowie der Investitionsrahmenkredit Strasse.

➔ A11, A12, B13, B14, B19, B87, C11

Verkehrsmanagement

Herausforderungen

Vor einem Strassenausbau, respektive einem Strassenneubau sollen allfällige Möglichkeiten zum Erhalt und zur Optimierung der Nutzung der bestehenden Infrastruktur ausgeschöpft werden. Im Zentrum stehen dabei Verkehrsmanagementmassnahmen in den grossen und mittleren Agglomerationen des Kantons. Verkehrsmanagement sorgt für einen zuverlässigen Verkehrsfluss, vermeidet Ausweichverkehr in Wohnquartiere und gewährleistet die ÖV-Anschlüsse und den Taktfahrplan. Es berücksichtig ebenfalls die Bedürfnisse des Langsamverkehrs.

Zielsetzungen

B45 Nach einer erfolgreichen Pilotbetriebsphase soll schrittweise ein definitives Verkehrsmanagementsystem in der Region Bern und bei Bedarf in den übrigen grösseren Agglomerationen eingeführt werden.
➔ B13, B14

Stand 20.11.2019

B5 Kombinierte Mobilität

Herausforderungen

Die Mobilitätsketten optimieren

Park-and-Ride (P+R) und Bike-and-Ride (B+R) vergrössern das Einzugsgebiet der ÖV-Haltestellen. Sie sollen die verkehrsplanerischen Bestrebungen unterstützen, die Verkehrsspitzen auf stark belasteten Strassen nicht weiter anwachsen zu lassen und den öffentlichen Verkehr nicht zu konkurrieren. Gestützt auf den verkehrspolitischen Grundsatz «vermeiden - verlagern - verträglich gestalten» wird deshalb bei der kombinierten Mobilität für P+R ein dezentraler, für B+R ein flächiger Ansatz verfolgt: Innerhalb der Agglomerationskerngebiete trägt B+R sowohl zur Entlastung des Systems Strasse wie zu einer ausgeglichenen Auslastung öffentlicher Verkehrsmittel bei. Beide, P+R und B+R, fördern jedoch ausserhalb der Agglomerationskerngebiete mit dichtem und gut funktionierendem ÖV-Feinverteilnetz den Zugang zum ÖV für die Bevölkerung im dünn besiedelten ländlichen Raum.

Auf kantonaler und regionaler Stufe ist die Koordination der Beteiligten und der Massnahmen nötig mit dem Ziel, die Mobilitätsketten vom Ausgangs- bis zum Zielort gesamthaft zu betrachten und zu optimieren. Dabei sind auch die Möglichkeiten des Mobilitätsmanagements und der Verkehrstelematik sinnvoll zu nutzen.
Mit dem im Jahr 2009 in Kraft gesetzten Strassengesetz hat der Kanton die Möglichkeit, finanzielle Beiträge an Anlagen der kombinierten Mobilität zu leisten. Voraussetzung ist eine Aufnahme in den Strassennetzplan (Art. 61 SG).

Zielsetzungen

B51 Der Kanton unterstützt die Regionalkonferenzen, Planungsregionen und Transportunternehmungen bei der Planung und Finanzierung von
- P+R-Anlagen ausserhalb der Agglomerationskerngebiete
- B+R-Anlagen im gesamten Kantonsgebiet.

B52 Kanton und Gemeinden sind bestrebt, den Zugang zu den Bahnhöfen zu verbessern. Neben den P+R- und B+R-Anlagen sollen namentlich die Fusswege aus den benachbarten Wohn- und Arbeitsgebieten und die Umsteigebeziehungen zum öffentlichen Nahverkehr verkürzt und vereinfacht werden.

→ B13, B82

B6 Güterverkehr

Ausgangslage

Die Einflussnahme der Kantone auf den Güterverkehr auf Strasse und Schiene ist durch die verkehrspolitischen Vorgaben des Bundes beschränkt. Das Volumen des Güterverkehrs und die Wachstumsprognosen machen den Güterverkehr aber zu einem bedeutenden Thema.

Herausforderungen

Die Rahmenbedingungen verbessern

Der Kanton ist in drei Bereichen gefordert, die Rahmenbedingungen insbesondere für den kombinierten Verkehr sowie für den Güterverkehr auf der Schiene zu verbessern:
- Planerische Sicherstellung der nötigen Flächen aus verkehrsträgerübergreifender Sicht, insbesondere von Anschlussgleisen für grosse Industrie- und Gewerbegebiete bzw. von Industrie- und Gewerbegebieten, dort wo Gleise bestehen.
- Investitionsbeiträge für Güterverkehrsterminals / Zentren für den kombinierten Verkehr und weitere Infrastrukturen für den kombinierten Verkehr.
- Einbringen der kantonalen Interessen beim Aufbau des nationalen Systems für den kombinierten Verkehr, Ergänzung durch Feederlinien (Anschlusslinien).

Zielsetzungen

B61 Der Kanton verfügt über ein verkehrsträgerübergreifendes Güterverkehrs- und Logistikkonzept als Steuerungsinstrument. Damit soll die langfristige und effiziente Güterversorgung für Bevölkerung und Volkswirtschaft sichergestellt und die benötigten Logistik-Flächen unter Berücksichtigung der verschiedenen räumlichen und verkehrlichen Bedürfnisse gesichert werden.

B62 Der Kanton setzt sich für einen attraktiven und funktionierenden regionalen Zugang zum Güterverkehr ein. Standorte von Anlagen des kombinierten Verkehrs (Terminals) sind in Zusammenarbeit zwischen Bund, Kantonen, Regionalkonferenzen und Planungsregionen, Städten und Gemeinden sowie privaten Betreibern zu bezeichnen und auf die wirtschaftliche Bedürfnisse und die Siedlungsentwicklung abzustimmen.

B63 Wo ein grosser wirtschaftlicher Nutzen entsteht, werden Verkehrsachsen im Rahmen der ordentlichen Substanzerhaltung bzw. im Rahmen ohnehin notwendiger Strassenbauvorhaben und Brückenreparaturen auf 40 Tonnen Gesamtgewicht ausgebaut.

B64 Der Kanton unterstützt innovative Ansätze zur Reduktion und zur verträglichen Abwicklung des Güterverkehrs. Die im kantonalen Richtplan ausgeschiedenen Entwicklungsstandorte für Nutzungen mit intensivem Güterverkehr sind durch die Bahn erschlossen und befinden sich in der Nähe eines Anschlusses an das Nationalstrassennetz.

B65 Der Kanton sorgt für zweckmässig festgelegte Versorgungsrouten für Ausnahme-transporte auf National-, Kantons- und Gemeindestrassen, die den Transportbedürfnissen der Wirtschaft entsprechen. Damit wird sichergestellt, dass die Strasseneigentümer nur benötigte Strecken auf die besonderen Anforderungen von Ausnahmetransporten ausbauen und die für Ausnahmetransporte regelmässig benötigten Versorgungsrouten langfristig gesichert sind.

B7 Luftverkehr

Ausgangslage

Der Luftverkehr ist grundsätzlich Bundessache und wird im Luftfahrtgesetz (LFG) sowie in der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL), der Aussenlandeverordnung (AuLaV) und im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) geregelt. In den bundesrechtlichen Verfahren zur Erteilung von Betriebskonzessionen, Betriebsbewilligungen, Plangenehmigungen für Bauvorhaben und Genehmigung von Betriebsreglementen wird der Kanton vom Bund angehört. Für den Vollzug der Luftverkehrspolitik ist der Bund zuständig. Der SIL ist das Planungs- und Koordinationsinstrument des Bundes für die zivile Luftfahrt. Der SIL bildet die Grundlage für die Planung, die Bauten und den Betrieb der Infrastrukturanlagen der Zivilluftfahrt, insbesondere für die Konzession und das Betriebsreglement.

Herausforderungen

Verkehrssystem verträglich gestalten

Der Luftverkehr ist Teil des Gesamtverkehrssystems und wird unter Berücksichtigung der nachhaltigen Entwicklung in Bezug auf wirtschaftliche, ökologische und soziale Aspekte sinnvoll mit den anderen Verkehrsträgern abgestimmt. Mit der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie wie auch der kantonalen Raumordnungs-, Umwelt-, Verkehrs- und Wirtschaftspolitik setzt der Kanton strategische Schwerpunkte im Bereich der Luftfahrt. Diese stützen sich auf den Grundlagen des Bundes ab. Der Kanton vertritt seine langfristigen Interessen im Rahmen des Sachplanverfahrens Infrastruktur Luftfahrt (SIL) des Bundes. Die Rahmenbedingungen sind so zu gestalten, dass sie einen sicheren, wirtschaftlichen, umweltverträglichen und gesellschaftsverträglichen Luftverkehr ermöglichen. Die Konzent-

ration von Flugbewegungen auf wenige geeignete Standorte ist für den Kanton aus ökologischer, betrieblicher und regionalwirtschaftlicher Sicht prioritär. Die Zusammenarbeit und eine Arbeitsteilung der Anlagenbetreiber werden befürwortet.

Spannungsfeld der Bedürfnisse zum Flughafen Bern berücksichtigen

Der Flughafen Bern steht im Spannungsfeld verschiedener Bedürfnisse, namentlich Wirtschaft, Regionalpolitik, Umwelt, Gesundheit und Siedlungsentwicklung. Für den Linienverkehr ist im Kanton einzig der Flughafen Bern – als Regionalflughafen der Hauptstadtregion – massgebend. Das Angebot wird von verschiedenen Fluggesellschaften privatwirtschaftlich und nachfrageorientiert erbracht. Der Flughafen Bern dient weiter den Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsflügen und soweit als möglich der fliegerischen Aus- und Weiterbildung und dem Flugsport. Er bietet eine Infrastruktur an, die dieser Funktion entspricht. Der Kanton engagiert sich für eine darauf ausgerichtete Zusammenarbeit und Koordination unter den Partnern der Hauptstadtregion. Konflikte aus dem Nebeneinander von Flughafen, Siedlungsgebiet und Umwelt sind frühzeitig anzugehen.

Bestehende Heliports und Flugfelder erhalten

Die vorhandene Helikopter-Infrastruktur erachtet der Kanton als ausreichend. Auf den bestehenden Heliports sollen die Voraussetzungen für Flüge im öffentlichen Interesse – wie beispielsweise Rettungsflüge und Materialtransporte im Berggebiet – erhalten und optimiert werden.

Der Kanton legt bei Gesuchen um Änderungen und Erweiterungen von Anlagen grösstes Gewicht auf die Beurteilung der Umwelt- und Lärmsituation. Vom Flugfeldbetreiber werden die Einhaltung der Umweltschutzvorschriften sowie die vorsorglichen Massnahmen zur Einhaltung der Eckwerte der Umweltbelastung erwartet. Bei bewilligungspflichtigen Ausbau- und Erweiterungsvorhaben oder anderen Massnahmen, durch welche die Grenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) ausgeschöpft und die heutigen Lärmemissionen wesentlich erweitert würden, erwartet der Kanton, dass der Flugfeldbetreiber in einem Konzept aufzeigt, aus welchen Gründen des öffentlichen Interesses das geplante Vorhaben vertretbar ist, welche Optimierungen angestrebt werden und mit welchen konkreten Massnahmen die Lärmemissionen zumindest stabilisiert werden. Der Kanton erwartet von Haltern und Betreibern von Flugfeldern und Heliports bei jedem Gesuch den Nachweis, dass der Ausbaubedarf vorhanden ist.

Gebirgslandeplätze restriktiv nutzen

Gebirgslandeplätze (GLP) erfüllen primär für die Ausbildung von Piloten und die Übung im Gebirge eine wichtige Funktion. Zudem decken sie touristische und sportliche Bedürfnisse ab und stehen insofern in einem Spannungsfeld zu den Prinzipien des nachhaltigen Tourismus sowie zu strengen Schutzgedanken, namentlich in den BLN-Gebieten. Der Kanton verfolgt eine restriktive Nutzung der Gebirgslandeplätze in BLN-Gebieten. Der Bund hat die Anzahl Gebirgslandeplätze in der Schweiz auf maximal 40 beschränkt, sieben davon befinden sich im Kanton Bern.

Zielsetzungen

B71 Der Kanton unterstützt den Flughafen Bern in seiner Funktion als Regionalflughafen. Der Flughafen Bern stellt die Infrastruktur für den Linien- und Charterverkehr zur Verfügung, um die Anbindung des Wirtschaftsstandortes Bern und der Hauptstadtregion Schweiz an den internationalen Linienverkehr und an die wichtigsten europäischen Zentren zu sichern. Die Entwicklung des Flughafens soll sich nach dem regionalwirtschaftlichen Bedarf und dem öffentlichen Interesse an Luftfahrtleistungen richten.

B72 Der Kanton setzt sich dafür ein, dass die Vorgaben und Rahmenbedingungen für sämtliche Flugplätze und Heliports sowie für den Regionalflughafen Bern in aktuellen SIL-Objektblättern konkretisiert werden und dass dabei den verschiedenen Interessen ausgewogen Rechnung getragen wird.

B73 Der Kanton befürwortet die Infrastruktur und Flüge, bei der die Luftfahrt dem öffentlichen Interesse dient, verfolgt aber eine zurückhaltende Politik bei Flügen von rein privatem Interesse. Der Kanton setzt sich für eine möglichst umweltschonende und gesellschaftsverträgliche Abwicklung des Luftverkehrs ein. Zur Sicherstellung des öffentlichen Interesses sowie der nachhaltigen Entwicklung erachtet der Kanton die bestehenden Heliports, Flugfelder und Gebirgslandeplätze als ausreichend.

B8 Planungsinstrumente

Ausgangslage

Mit der Gesamtmobilitätsstrategie hat der Regierungsrat seine Grundsätze in der Verkehrspolitik formuliert. Zentral ist eine verkehrsträgerübergreifende und auf die Ziele der Siedlungsentwicklung abgestimmte Planung und Problemlösung im Rahmen des kantonalen, regionalen und kommunalen Planungsinstrumentariums.

Mit dem Strassennetzplan, dem Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse und dem Investitionsrahmenkredit Strasse sowie dem kantonalen Investitionsrahmenkredit ÖV und dem Strategischen Entwicklungsprogramm Schiene des Bundes (Fern- und Regionalverkehr), dem ÖV-Angebotsbeschluss, dem kantonalen Sachplan Veloverkehr und dem kantonalen Sachplan Wanderroutennetz wird das Gesamtverkehrssystem unter Berücksichtigung der regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) kurz-, mittel- und langfristig geplant. Infrastrukturvorhaben werden dabei unter Berücksichtigung der Kriterien der nachhaltigen Entwicklung und ihres Nutzen-Kosten-Verhältnisses priorisiert. Die Gemeinden vervollständigen die übergeordnete Verkehrsplanung im Rahmen ihrer Ortsplanungen z.B. mit kommunalen Verkehrsrichtplänen. Nebst der Baulanderschliessung legen sie insbesondere auch die zweckmässigen Fuss- und Veloverkehrsnetze, weitere Langsamverkehrsnetze sowie die Massnahmen zur Schliessung physischer und qualitativer Netzlücken fest.

Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung / Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK)

Herausforderungen

Ausgangslage

Die Agglomerationsprogramme, in denen die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung der jeweiligen Agglomeration koordiniert wird, stellen das zentrale Element für die Planung der Verkehrsinfrastrukturen und für deren Mitfinanzierung durch den Bund dar. Ende 2007 wurden beim Bund die Berner Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung der ersten Generation eingereicht. Seit 2011 werden die Massnahmen der ersten Generation umgesetzt. Die Massnahmen der Mitte 2012 eingereichten Agglomerationsprogramme der zweiten Generation werden ab 2015 umgesetzt. Per 2019 startet die Umsetzung der 3. Generation. Im Zuge der neuen Finanzierungsregelung wird mit der Überführung des Infrastrukturfonds in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) eine unbefristete Mitfinanzierung des Bundes an Verkehrsmassnahmen im Rahmen der Agglomerationsprogramme ermöglicht. Das Programm Agglomerationsverkehr (PAV) verfügt somit über Mittel für weitere Generationen der Agglomerationsprogramme.

Die flächendeckende Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wird mit den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) sichergestellt. Die RGSK beinhalten auch die Agglomerationsprogramme gemäss Bundesrecht.

Zielsetzungen

B81 Der Kanton setzt sich für die Umsetzung der Agglomerationsprogramme und deren Massnahmen ein. Insbesondere setzt er sich dafür ein, dass die Projekte von kantonalem Interesse fristgerecht umgesetzt und seitens Bund zeitgerecht mitfinanziert werden. Er ist Ansprechpartner des Bundes.

B82 Der Kanton macht Vorgaben für die regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) und begleitet deren Überarbeitung durch die Regionalkonferenzen und Planungsregionen. Der Kanton prüft die eingereichten RGSK und nimmt im Rahmen der kantonalen Synthese die Abstimmung mit der kantonalen Planung vor.
➔ B13, B14, B83, B86, B87

Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)

Herausforderungen

Der kantonale Sachplan Veloverkehr legt die Velorouten mit kantonaler Netzfunktion für den Veloalltags- und für den Velofreizeitverkehr fest. Im Rahmen von Anpassungen trägt er den rechtlichen, technischen und touristischen Entwicklungen angemessen Rechnung. Beim Alltagsverkehr fokussiert der Sachplan auf die Bedeutung der einzelnen Netzteile für den Veloverkehr und setzt damit Prioritäten bei jenen Routen, wo eine grosse Wirkung für den Veloverkehr zu erwarten ist. Der Sachplan ist ein Instrument zur Berücksichtigung des Veloverkehrs bei Strassenbau und -planung und bezeichnet wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen, an die der Kanton Beiträge leistet (Art. 59 SG).

Der kantonale Sachplan Wanderroutennetz legt das rund 10'000 Kilometer umfassende Wanderroutennetz im Kanton Bern fest. Nebst den Ergänzungsrouten bezeichnet er darin die Hauptwanderrouten, an die der Kanton Beiträge an die Gemeinden leistet (Art. 60 SG).

Zielsetzungen

B83 Der Kanton sorgt für ein attraktives und sicheres Netz an Velorouten für den Veloalltags- und den Velofreizeitverkehr. Er berücksichtigt die Anliegen des Langsamverkehrs bei Planung, Bau und Betrieb der Strassen.

B84 Der Kanton legt ein attraktives Wanderroutennetz fest, dass die Bedürfnisse der Wanderer nach belagsfreien Wegen berücksichtigt und die historischen Verkehrswege der Schweiz als touristisch attraktive Elemente der Landschaft einbezieht. Das Wanderroutennetz ist optimal mit den Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs verknüpft.

B85 Der Sachplan Wanderroutennetz und der Sachplan Veloverkehr sind Führungs-, Planungs- und Informationsinstrumente, mit welchen der Kanton die gesetzlichen Vorgaben von Bund und Kanton räumlich umsetzt. Die Sachpläne schaffen Transparenz und stellen die langfristige Nutzung der Velo- und der Wanderrouten planerisch sicher. Sie fördern die frühzeitige Abstimmung der Planungen zwischen den raumwirksam tätigen Behörden von Bund, Kanton, Nachbarkantonen, Regionen und Gemeinden.

➔ B16, B17, B21, B22, B51, B52, B82

Öffentlicher Verkehr

Herausforderungen

Angebotskonzept und Angebotsbeschluss

Auf der Grundlage von Korridorstudien und teilregionalen Planungen erstellen die Regionalkonferenzen und regionalen Verkehrskonferenzen die regionalen Angebotskonzepte. Sie setzen aus regionaler Sicht Prioritäten. Die regionalen Angebotskonzepte umfassen in der Regel einen Zeitraum von vier Jahren. Auf der Basis der regionalen Angebotskonzepte wird das kantonale Angebotskonzept entworfen, das als Grundlage für den Angebotsbeschluss dient. Der Angebotsbeschluss wird vom Grossen Rat festgelegt.
Investitionen in die Bahninfrastruktur sind kostspielig, haben eine sehr langfristige Wirkung und bedingen wegen grosser räumlicher Relevanz eine sehr sorgfältige und breit angelegte Planung. Seit der Einführung der Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) und dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) obliegt die Federführung bei der Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur mit Ausnahme des Ortsverkehrs (Tramprojekte) dem Bund. Der Kanton vertritt seine Interessen im Ausbau der Bahninfrastruktur im Rahmen der Strategischen Entwicklungsprogramme (STEP) Bahninfrastruktur gemeinsam mit den Nachbarkantonen und gestaltet so die langfristige Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs mit. Kantonale Entwicklungsvorhaben fliessen in die strategischen Planungen des Bundes ein.

Zielsetzungen

B86 Der Kanton vertritt seine langfristigen Interessen der ÖV-Weiterentwicklung im Rahmen der ÖV-Planungen des Bundes (STEP-Prozess und weitere).
➔ B13, B14, B33, B34, B35, B81, B82

Privater Verkehr

Herausforderungen

Der Strassennetzplan

Zusammen mit dem Investitionsrahmenkredit Strasse hat der Strassennetzplan (SNP) das frühere Strassenbauprogramm abgelöst. Der Strassennetzplan wurde erstmals im Juni 2013 vom Regierungsrat beschlossen und wird seither periodisch angepasst. Der Grosse Rat genehmigt auf der Grundlage des SNP jeweils die vierjährigen Investitionsrahmenkredite Strasse.

Der SNP legt im Wesentlichen das rund 2'100 km umfassende Kantonsstrassennetz fest. Er teilt die Kantonsstrassen in die Kategorien A, B und C ein und zeigt summarisch den Finanzbedarf für ihren baulichen Unterhalt und ihren Ausbau auf. Er weist zudem auf die Veränderungen von strategischer Bedeutung am Kantonsstrassennetz hin, die in den nächsten 16 Jahren geplant sind und listet die grossen Vorhaben mit neuen Nettoausgaben von über 2 Millionen Franken auf.

Auf die Folgen des Klimawandels reagieren

Die Strassennetzplanung erfolgt koordiniert mit den übrigen verkehrsrelevanten Planungen und stützt sich insbesondere auf die langfristig ausgelegten regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK). Sie ist dennoch kein statisches Instrument. Namentlich im alpinen und voralpinen Raum kann sie in Zukunft vermehrt durch die Folgen der Klimaerwärmung beeinflusst werden, welche sich in häufiger auftretenden, extremen Naturereignissen und den damit verbundenen Gefahren zeigen. Massnahmen zur Sicherung der Strasseninfrastruktur dürfte künftig ein höherer Stellenwert zukommen.

NAF und STEP Nationalstrasse

Im Rahmen der Umsetzung des NAF sollen alle Erweiterungen und Kapazitätsausbauten der Nationalstrassen mit dem strategischen Entwicklungsprogramm STEP Nationalstrasse geplant werden. Aktuell enthält STEP die Projekte aus dem Programm Engpassbeseitigung. Dabei gilt es, die Interessen des Kantons Bern einzubringen.

Stand 20.11.2019

D Wohn- und Arbeitsstandorte differenziert aufwerten und gestalten

D1 Ortsplanungen

Ausgangslage

Fast alle Gemeinden im Kanton Bern verfügen über eine Ortsplanung der zweiten Generation. Eine kostengünstige und umweltverträgliche Raumentwicklung wird immer wichtiger. Übergeordnete und regionale Überlegungen bezüglich der Siedlungsentwicklung und -begrenzung sowie die allgemeinen Planungsgrundsätze (haushälterische Bodennutzung, innere Verdichtung, Überbauungsqualität etc.) sind in den kommunalen Planungen umzusetzen.

In touristischen Gemeinden führt die Nachfrage nach Zweitwohnungen teilweise zu sehr hohen Boden-, Gebäude- und Mietpreisen. Dies erschwert der einheimischen Bevölkerung den Zugang zum Bodenmarkt und zwingt sie, ausserhalb der Tourismusorte Wohnsitz zu nehmen und zu pendeln.

Herausforderungen

Interdisziplinäre Betrachtungsweise anwenden

Eine ständige Herausforderung bildet die Abstimmung der Anliegen der Wirtschaft und der Umwelt im Rahmen von grundeigentümerverbindlichen Nutzungsplanungen. Die interdisziplinäre Betrachtung wird immer wichtiger, um die komplexen Fragestellungen in einem bereits dicht bebauten Raum lösen zu können. Werden Umweltanliegen oder Kulturpflegeanliegen in der Planungsphase vernachlässigt, kann ihnen in den späteren Konkretisierungsschritten nicht mehr genügend Rechnung getragen werden.

Finanzpolitik und kommunale Entwicklung abstimmen

Die Anforderungen an die Finanzpolitik der öffentlichen Hand werden immer höher. Deshalb ist es notwendig, die Raumplanung auch auf Gemeindeebene damit abzustimmen. So muss beispielsweise die Bauzonengrösse auf die bestehende Infrastruktur (Schulhäuser, Basiserschliessung etc.) abgestimmt werden.

Wohnqualität in zentralen Lagen steigern

Die Wohnqualität ist ein wichtiger Standortfaktor für den Kanton Bern, die Regionen und die Gemeinden. In Revisionen oder Teilrevisionen der Nutzungsplanungen ist ergänzend zum quantitativen Bedarfsnachweis der qualitative Aspekt stärker zu beachten. Als Kriterium für die Beurteilung sind beizuziehen: Immissionen, Aussicht, Besonnung, Infrastruktur und Verkehrsanbindung.

Verfügbarkeit der Bauzonen verbessern

Damit die Siedlungsentwicklung in der gewünschten Richtung erfolgt, müssen die quantitativ und qualitativ richtig ausgeschiedenen Bauzonen tatsächlich verfügbar sein. Schwierige Grundeigentumsverhältnisse verhindern oft eine Überbauung der eingezonten Flächen. Die Gemeinden haben die Aufgabe, das eingezonte Bauland dem Markt zuzuführen. Dies kann mit unterschiedlichen Instrumenten gefördert werden: Periodische Umfragen bei den Grundeigentümern, Abwälzen der Erschliessungskosten auf die nutzniessenden Parzellen (auch wenn sie noch nicht bebaut sind), Grenzbereinigung und Baulandumlegung oder das Kaufrecht der Gemeinde bei Umzonungen. Dazu gehört jedoch auch die zeitgerechte Erschliessung der Parzellen durch die Gemeinden.

Preisgünstigen Wohnraum fördern

In einigen Gemeinden und Städten des Kantons besteht ein Mangel an preisgünstigem Wohnraum, oft dort, wo die Leerwohnungsziffer 1 Prozent oder weniger beträgt. Dies kann zu einem Verdrängungseffekt gewisser Bevölkerungsgruppen und damit zu einer Segregation führen. Eine Studie des Bundesamts für Wohnungswesen (BWO) hat zudem aufgezeigt, dass der Pro-Kopf-Wohnflächenverbrauch im gemeinnützigen Sektor – der Teil des preisgünstigen Wohnungsbaus ist – deutlich geringer ausfällt als bei konventioneller Miete oder im Eigentumsbereich. Damit unterstützt der preisgünstige Wohnungsraum auch die haushälterische Bodennutzung.

Hauptakteure in diesem Thema sind die Gemeinden und Städte. Ihnen stehen verschiedene Grundlagen und Arbeitshilfen zur Verfügung (z.B. «Preisgünstiger Wohnraum – Ein Baukasten für Städte und Gemeinden» des BWO). In gewissen Gemeinden wurden bereits Massnahmen zur Förderung des preisgünstigen Wohnungsbaus ergriffen, teilweise auch aufgrund angenommener Volksinitiativen. Das Thema ist problembezogen zu bearbeiten; massgeschneiderte Lösungen sind zu finden.

Zunahme der Naturgefahren begegnen

Trotz jahrzehntelanger Anstrengungen mit millionenschweren Schutzbauten gibt es vor Naturgefahren keinen absoluten Schutz. Ohne planerische Schutzmassnahmen steigt das Schadenpotenzial in bedrohten Gebieten weiter an (mehr Menschen, mehr und sensiblere Sachwerte). Durch die Tendenz zu extremeren Wetterlagen bzw. extremeren Naturereignissen wird dieses Risiko möglicherweise noch zunehmen.

Zielsetzungen

Im Bereich der Ortsplanungen gibt es insbesondere zum Thema Sicherheit verschiedene kantonale Grundlagen mit verbindlichen Inhalten, die bei der Bearbeitung zu berücksichtigen sind. Dies betrifft den Risikokatataster, die Gefahrenkarten, die Gefahrenhinweiskarten, die Überflutungsgefährdungskarte, den Lärmbelastungs-, den Lawinenereignis-, den Altlasten- und den Verdachtsflächenhinweiskataster.

Für die ausgewogene Entwicklung von Erst- und Zweitwohnungen sind Artikel 75b und 197 Ziffer 9 BV, das Bundesgesetz über Zweitwohnungen (Zweitwohnungsgesetz, ZWG) vom 20. März 2015 sowie die Zweitwohnungsverordnung (ZWV) vom 4. Dezember 2015 massgebend.

Für die Raumplanung sind die folgenden Zielsetzungen besonders wichtig:

D11 Im Rahmen der Ortsplanungen ist die Abstimmung von Raumordnung, Umwelt, Wirtschaft, Energieversorgung und Finanzplanung vorzunehmen. Die Bestimmungen zur Bemessung des Baulandbedarfs sind anzuwenden. Besondere Beachtung ist der Qualität der Bauzonen, der Verfügbarkeit sowie der bestehenden Infrastruktur und Erschliessung zu schenken.
➔ C53, C64

D12 Einrichtungen für die alltäglichen Erholungs- und Freitzeitnutzungen sind in die bestehende Siedlungsstruktur zu integrieren.
➔ B16, E13

D13 Bei der Ausscheidung von Bauzonen und bei anderen raumwirksamen Tätigkeiten sind die Naturgefahren (Lawinen, Wasser, Massenbewegungen) sowie weitere Risiken wie Störfallrisiken oder mobile Risiken zu berücksichtigen.
➔ A11

D14 Die Gefahrenkarten sind mit hoher Priorität fertigzustellen.

D15 Der Kanton strebt eine ausgewogene Entwicklung von Erst- und Zweitwohnungen an. Er unterstützt die Realisierung von bewirtschafteten Betten gestützt auf regionale touristische Entwicklungskonzepte und begrenzt die Zunahme von nicht bewirtschafteten Zweitwohnungsbetten («kalte Betten»).

D16 Der Kanton strebt ein ausreichendes Angebot an preisgünstigem Wohnraum an. Gemeinden und Städte, die an einem Mangel an preisgünstigem Wohnraum leiden, zum Beispiel weil die Leerwohnungsziffer 1 Prozent oder kleiner ist, prüfen ihre Situation und ergreifen entsprechende Massnahmen.

Verkehrsintensive Vorhaben: Verkehr, Siedlung und Umwelt abstimmen

Zielsetzung

Verkehrsintensive Vorhaben (ViV nach Art. 91a ff. der Bauverordnung) gehören zu den Anlagen nach Art. 8 Abs. 2 RPG mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt, die eine Grundlage in der Richtplanung benötigen. Der kantonale Richtplan setzt die bundesrechtliche Planungspflicht um. Kanton, Regionen und Gemeinden stimmen so die Ziele der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung (Kantonales Raumkonzept und Strategie Siedlung) und die Umweltziele aufeinander ab. Sie schaffen die Voraussetzungen, um ViV an wichtigen kantonalen und regionalen Standorten anzusiedeln oder an geänderte Bedürfnisse anzupassen.

Hauptziele: B Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen
D Wohn- und Arbeitsstandorte differenziert aufwerten und gestalten

Beteiligte Stellen

Kanton Bern	AGR
	AÖV
	AUE
	AWI
	TBA
Regionen	Planungsregionen
	Regionalkonferenzen
Federführung:	AGR

Realisierung

☑ Kurzfristig	bis 2022
☐ Mittelfristig	2023 bis 2026
☑ Daueraufgabe	

Stand der Koordination der Gesamtmassnahme

Festsetzung

Massnahme

1. Der kantonale Richtplan unterscheidet kantonale und regionale ViV-Standorte. Kantonale Standorte werden im kantonalen Richtplan bezeichnet, regionale Standorte in den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK).
2. ViV mit mehr als 5‘000 Fahrten DTV sind nur an kantonalen Standorten zulässig, ViV mit 2000 bis und mit 5000 Fahrten DTV an kantonalen und regionalen Standorten.
3. Die kantonale Infrastrukturplanung (z.B. im Gesundheits- oder Bildungswesen) bezeichnet weitere Standorte für ViIV, die aufgrund von Art. 8 Abs. 2 RPG einen Richtplaneintrag voraussetzen.
4. iIV-Standorte können ein oder mehrere ViV umfassen. Für die Bezeichnung von ViV-Standorten gelten die folgenden Planungsgrundsätze:
a) Die Bezeichnung der Standorte stützt sich auf Untersuchungen über die Auswirkungen der ViV auf die kantonale bzw. regionale Siedlungsstruktur, auf die Kapazitäten des öffentlichen und des privaten Verkehrs und dessen Infrastruktur sowie auf den Umweltschutz (Luftreinhaltung gemäss Massnahmenplan Luftreinhaltung 2015 – 2030, Lärmschutz). Die Standortplanung berücksichtigt auch die Auswirkungen von Vorhaben mit weniger als 2000 Fahrten DTV. Bei der Bezeichnung von Standorten gelten insbesondere die auf der Rückseite erläuterten Planungsgrundsätze.
b) Für die bezeichneten Standorte werden im Richtplan bzw. RGSK eine standortgebundene Obergrenze der zulässigen Fahrten DTV MIV festgelegt. Die Standortgemeinden können zu einem geeigneten Controlling verpflichtet werden.
5. Die kommunale Nutzungsplanung und die Baubewilligung setzen die Vorgaben der kantonalen Richtplanung bzw. des RGSK eigentümerverbindlich um.
6. 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.
7. Die Betreiber von ViV erfassen die effektiven Fahrten und teilen diese den Behörden mit.

Vorgehen

Kanton
1. Der Regierungsrat legt die kantonalen ViV-Standorte fest.
2. Die kantonalen Fachstellen (Fachgremium nach Art. 91e BauV) beraten die Planungs- und Baubewilligungsbehörden und stellen eine einheitliche Praxis sicher.
3. Das Controlling erfolgt im Rahmen der ordentlichen Bewirtschaftung des kantonalen Richtplans bzw. der Bewilligung von RGSK und Nutzungsplanungen.

Regionen
1. Die Planungsregionen oder Regionalkonferenzen legen die regionalen ViV-Standorte fest.
2. Das Controlling erfolgt im Rahmen der regelmässigen Überarbeitung der RGSK.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- Kantonaler Richtplan, Einleitung betr. RPG Art. 8 Abs. 2; Kantonale Entwicklungsstandorte (ESP) realisieren (Massnahme C_04); Siedlungsentwicklung nach Innen SEin (Massnahme A_07)
- Abgestimmte Dimensionierung der ViV-Anlagen auf die Umweltziele (Lärm, Luft) und auf das Verkehrssystem

Grundlagen

Bauverordnung: Verkehrsintensive Bauvorhaben gemäss Bauverordnung; aktuell Art. 91a ff. BauV mit 2‘000 Fahrten DTV;
Art. 8 Abs. 2 RPG (Raumplanungsgesetz; Fassung vom 15. Juni 2012); Raumkonzept und ESP-Planung des Kantons Bern; Kantonaler Synthesebericht RGSK vom 13. Juni 2012; Genehmigte Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte; Luftreinhalteverordnung vom 16. Dezember 1985 (LRV); Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV); Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2015 / 2030 vom 24. Juni 2015

Hinweise zum Controlling

Planungsgrundsätze für die Interessenabwägung bei der Festsetzung der ViV-Standorte

1. ViV-Standorte werden in der Regel in Gemeinden des Entwicklungsraums «Urbane Kerngebiete der Agglomerationen» gemäss kantonalem Raumkonzept und Massnahme C_02 oder der 3. Zentrenstufe (Massnahme C_01) festgesetzt. Eine Weiterentwicklung von bestehenden Anlagen auch in Zentren der 4. Stufe und Tourismuszentren ist ausnahmsweise möglich, sofern sie mindestens dem Raumtyp «Gemeinden der Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen» gemäss kantonalem Raumkonzept und Massnahme C_02 zugeordnet sind.

2. ViV-Standorte werden im dicht besiedelten zusammenhängenden Siedlungsgebiet des Kernorts der betreffenden Gemeinde ausgeschieden. Sie liegen möglichst nahe bei den Wohn- und Arbeitsgebieten oder bei Verkehrsknotenpunkten und führen damit zu kurzen Wegen (durchschnittliche Länge der Fahrten zu einem Standort).

3. ViV-Standorte sind von den umliegenden Wohn- und Arbeitsgebieten sicher und leicht zu Fuss und mit dem Fahrrad erreichbar. Die Erschliessung für Motorfahrzeuge soll über das Netz der Hauptverbindungsstrassen unter Schutz der Wohnquartiere sichergestellt sein.

4. ViV-Standorte verfügen über eine Haltestelle einer bestehenden Linie des öffentlichen Verkehrs gemäss Angebotsbeschluss. Diese liegt höchstens in 300 Meter Entfernung (Weglänge zu Fuss) von einem Haupteingang entfernt. Die Angebotsstufe gemäss Beschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr soll die folgenden Niveaus nicht unterschreiten: Für ViV im Bereich Einkaufen und Freizeit: Mindestens Angebotsstufe 4. Für ViV im Bereich Arbeiten: Mindestens Angebotsstufe 3.

5. An ViV-Standorten werden die Auswirkungen aufgrund der geplanten Nutzung (Annahme: Realisierungsgrad 80%) und des entsprechenden Fahrtenaufkommens für folgende Unterthemen erhoben:
- Standort (Siedlungsstruktur, Städtebau, benachbarte Nutzungen)
- Strassennahe Umweltbelastung (Lärmimmissionen, Luftschadstoffimmissionen)
- Strassenkapazitäten (auch in einem weiteren Umfeld: Hauptverbindungsstrassen, wichtige Knoten).

Gestützt auf diese Erhebungen werden die Nutzungsmöglichkeiten und die nötigen Beschränkungen (Fahrten, Geschossflächen usw.) stufengerecht in der Richt- bzw. der Nutzungsplanung festgesetzt.

Kantonale Standorte

Standorte, an denen bestehende ViV > 5'000 Fahrten DTV vorhanden sind:

Standort	Anlage und bewilligte Fahrtenzahl (Fahrten DTV)	Quelle
Lyssach / Rütligen-Alchenflüh	ESP Aemme-Center Perimeter insgesamt: 15‘772	Massnahme C_04
Bern, Brünnen	Westside: 8‘000	Nach neuem Recht
Moosseedorf, Moosbühl	Obi: 2‘500[1]	Massnahme C_04
Biel, Bözingenfeld	Centre Boujean: 7‘000; Stades de Bienne: Fussball: 4‘000, Eishockey < 2‘000	Massnahme C_04
Biel / Bienne Masterplan	Coop : 6’000	Massnahme C_04
Lyss, Bahnhof	Lyssbachpark : 5’200	Massnahme C_04
Brügg, Industrie- und Gewerbezone	Centre Brügg : 12’150	RGSK s-b/b
Thun, Thun Süd	Migros Oberland : 8'000, Panorama Center 5’100	RGSK ERT
Urtenen-Schönbühl, Sandstrasse	Jumbo / Coop : 6’000	RGSK RKBM
Urtenen-Schönbühl	Shoppyland : 11’800[1]	RGSK RKBM

[1]Obi braucht für sich keinen kantonalen Standort, hat aber einen engen Zusammenhang zum Shoppyland (das seinerseits nicht auf dem ESP-Standort liegt).

Massnahmen Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung

Zielsetzung

Der Kanton Bern gewährleistet die fristgerechte Umsetzung der Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung. Richtplanrelevante Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen müssen als Festsetzung (A-Massnahmen) bzw. als Zwischenergebnis (B-Massnahmen) im Richtplan verankert werden.

Hauptziele: B Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen

Beteiligte Stellen

Kanton Bern	AGR
	AÖV
	TBA
Bund	Bundesamt für Raumentwicklung
	Bundesamt für Strassen
	Bundesamt für Verkehr
Regionen	Alle Regionen
	Regionalkonferenzen
Federführung:	AÖV

Realisierung

☐ Kurzfristig	bis 2022
☐ Mittelfristig	2023 bis 2026
☑ Daueraufgabe	

Stand der Koordination der Gesamtmassnahme

Festsetzung

Massnahme

Die richtplanrelevanten A-Massnahmen aus den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) resp. den Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung (AP V+S) werden zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarungen über die AP V+S im Richtplan als Festsetzung aufgeführt, die B-Massnahmen zumindest als Zwischenergebnis.

Vorgehen

Mit dem Beschluss des Richtplans durch die Regierung werden die Koordinationsstände bestätigt. Der Kanton strebt die Umsetzung aller Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen an.
Die räumliche Interessenabwägung (Abstimmung mit anderen raumrelevanten Vorhaben) der Verkehrsmassnahmen wird in den Agglomerationsprogrammen V+S resp. RGSK vorgenommen. Die RGSK als teilregionale Richtpläne haben die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung auf regionaler Ebene zum Zweck. Der Kanton prüft die RGSK resp. die Koordinationsstände der einzelnen Massnahmen im Rahmen der kantonalen Vorprüfung sowie bei der Genehmigung der RGSK und stimmt sie auf die kantonalen Vorhaben ab.
Massnahmen mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt werden in den kantonalen Richtplan aufgenommen (s. Rückseite). Richtplanrelevant sind insbesondere diejenigen Massnahmen, welche gemäss den Prüfberichten des Bundes zu den Agglomerationsprogrammen V+S einer Verankerung im Richtplan bedürfen.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

Massnahme B_09 (Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte) sowie die aufgeführten Massnahmen in B_03 (Schwerpunkte im nationalen und internationalen Schienenverkehr), B_04 (Prioritäten im öffentlichen Regionalverkehr), B_07 (Strassennetzplan) und B_11 (Verkehrsmanagement).

Grundlagen

- Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (AP V+S) 1. / 2. und 3. Generation Kanton Bern
- Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) 1. und 2. Generation
- Kantonale Syntheseberichte zu den AP V+S 1. Generation (2007), RGSK 1. und AP V+S 2. Generation (2012) sowie RGSK 2. und AP V+S 3. Generation (2016)
- Leistungsvereinbarungen über die AP V+S 1. und 2. Generation zwischen dem UVEK und dem Kanton Bern

Hinweise zum Controlling

Übersicht über die richtplanrelevanten Massnahmen der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung

A-Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung

Im Folgenden werden die prioritären und richtplanrelevanten A-Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung aufgelistet.

	Koordinationsstand	Massnahme
- Kapazitätssteigerung Bern - Köniz	FS	B_04
- Kapazitätssteigerung Bern - Ostermundigen	FS	B_04
- Biel, Busverbindung Bözingenfeld	FS	
- Bypass Thun Nord und Netzanpassungen inkl. flankierende Massnahmen	FS	B_07
- Realisierung Bahnhof RBS Bern	FS	B_04
- Ausbau Publikumsanlagen SBB Bahnhof Bern	FS	B_04
- ÖV Knotenpunkte Ostermundigen, Kleinwabern, Wabern	FS	B_04
- ÖV Knotenpunkt Laupen und Verkehrssanierung Laupen	FS	B_04/B_07
- Köniz, Verlängerung Tramlinie 9 Kleinwabern	FS	B_04
- Doppelspurausbau Tram 6 Muri, Thunstrasse Muri	FS	B_04/B_07
- Bern, Breitenrainplatz und Viktoriaplatz	FS	
- Doppelspurausbauten ASm zwischen Biel und Täuffelen	ZE	B_04
- Bern/Ostermundigen, Korrektion Bolligenstrasse	FS	B_07
- LV-Führung Knoten Bollligenstrasse-Schermenweg (in Zusammenhang mit Korrektion Bolligenstrasse)	FS	B_07
- Bern, Verkehrsoptimierung Turnierstrasse	FS	B_07
- Sanierung und Umgestaltung Ortsdurchfahrten Korridor Rechtes Bielerseeufer	FS	B_07
- Heimberg, Neue Erschliessungsstrasse Heimberg Süd (im Zusammenhang mit Bypass Thun Nord)	FS	B_07
- Thun, Erschliessung Ringstrasse ESP Thun Nord (im Zusammenhang mit Bypass Thun Nord)	FS	B_07
- Steffisburg, Neue Erschliessungsstrasse (im Zusammenhang mit Bypass Thun Nord)	FS	B_07
- Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle	FS	B_07
- Verkehrssanierung Aarwangen – Langenthal Nord	FS	B_07
- Verkehrsmanagement Region Bern	FS	B_07/B_11
- Verkehrsmanagement Agglomeration Biel	FS	B_11
- Verkehrsmanagement Agglomeration Thun	FS	B_11
- Neuer Bushof und Bahnhofplatz Burgdorf	FS	B_04
- Wilderswil, Anschluss Flugplatzareal an A8	FS	B_07
- Münsingen, Entlastungsstrasse Nord	FS	
- Biel, 2. Bahnhofpassage	ZE	B_04
- Köniz, Langsamverkehrsverbindung Wabern - Kehrsatz Nord	VO	B_12

B-Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung

Im Folgenden werden die prioritären und richtplanrelevanten B-Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung aufgelistet.

Richtplanrelevante Massnahmen:

-	Bern, Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse)	ZE	B_04
-	Bern, Langsamverkehrsbrücke Breitenrain - Länggasse	ZE	B_12
-	Verkehrsmanagement Agglomeration Biel (B-Liste)	ZE	B_11
-	Regiotram Agglomeration Biel/Bienne (neue ÖV-Achse Agglomeration Biel)*	VO	B_04
-	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld	ZE	

* Massnahme wurde in den C-Horizont verschoben.

Im öffentlichen Regional-, Agglomerations- und Ortsverkehr Prioritäten setzen

Zielsetzung

Künftige Mobilitätsbedürfnisse im nachfragestarken Agglomerations- und Regionalverkehr werden weitgehend mit dem öffentlichen Verkehr abgedeckt. Der Kanton sorgt in Zusammenarbeit mit seinen Partnern dafür, dass sowohl die nötigen finanziellen Mittel wie auch die notwendigen Infrastrukturen bereitgestellt werden können.

Hauptziele: B Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen

Beteiligte Stellen

Kanton Bern	AGR
	AÖV
	TBA
Bund	Bundesamt für Verkehr
Regionen	Regionalkonferenzen
Gemeinden	Alle Gemeinden
Dritte	Regionale Verkehrskonferenzen RVK
	Transportunternehmungen
Federführung:	AÖV

Realisierung

☐ Kurzfristig	bis 2022
☐ Mittelfristig	2023 bis 2026
☑ Daueraufgabe	

Stand der Koordination der Gesamtmassnahme

Festsetzung

Massnahme

Der Kanton setzt zur Bewältigung des Regional-, Agglomerations- und Ortsverkehrs klare Prioritäten für die Infrastruktur (vgl. Rückseite) und sorgt für deren Umsetzung.

Vorgehen

- Betriebliche Anpassungen und Fahrplanänderungen werden im Angebotsbeschluss und in den Leistungsvereinbarungen aufgenommen.
- Infrastrukturelle Anpassungen: Kostenschätzungen vornehmen; räumliche und zeitliche Prioritäten setzen.
- Umsetzen der Agglomerationsprogramme in Abstimmung mit dem Bund.
- Finanzierungsvereinbarungen mit Transportunternehmungen und Bund.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

Der regionale Schienenverkehr wird häufig auf dem gleichen Schienennetz abgewickelt wie der nationale/internationale Verkehr. In der Region Bern und am Jurasüdfuss bestehen Kapazitätsengpässe. Es besteht die Gefahr, dass der Regionalverkehr durch den übergeordneten nationalen Personen- und Güterverkehr verdrängt und die Qualität des Regionalverkehrs (Taktdichte, Fahrplanstabilität) beeinträchtigt wird. Nationale Intercity- und Schnellzugverbindungen werden zwar immer schneller, der öffentliche Personentransport in den Agglomerationen und Regionen aber langsamer. Dies kann entgegen der Zielsetzung zu einer Veränderung des Modal Split zuungunsten des öffentlichen Verkehrs führen.

Grundlagen

- Agglomerationsprogramme und Synthesebericht 2007
- Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) mit den Agglomerationsprogrammen 2. Generation
- Kantonaler Synthesebericht zu RGSK und Agglomerationsprogramme 2. Generation 2012
- Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) 2. Generation mit den Agglomerationsprogrammen 3. Generation
- Kantonaler Synthesebericht zu RGSK 2. Generation und Agglomerationsprogramme 3. Generation 2016
- Kantonales Angebotskonzept für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr 2018 – 2021
- Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)
- Strategische Entwicklungsprogramme (STEP) Bahn des Bundes

Hinweise zum Controlling

Vollzug Prioritätensetzung

Prioritäten im öffentlichen Regionalverkehr / S-Bahn

a) Betrieb

- Halten des Angebotes und gezielter, nachfrage- und potenzialorientierter Ausbau von Bahn und Bus; bestehendes Bahn-Netz optimieren
- Generelle Qualitätssteigerung: Zuverlässigkeit, rasche Verbindungen (gute Anschlüsse), Sicherheit.
- Weiterentwicklung der Durchmesserlinien
- Bedarfsgerechter Ausbau des S-Bahn-Angebots (2. Teilergänzung)
- Integraler Halbstundentakt auf dem ganzen S-Bahn-Netz
- Verdichtung zum ¼-Stundentakt auf dem zentralen Netz

b) Infrastruktur

	Koordinationsstand
Bern Mittelland	
– Entflechtung Holligen	Festsetzung
– Doppelspur Liebefeld – Köniz	Festsetzung
– Durchgehende Doppelspur Bern – Belp	Vororientierung
– Doppelspur Jegenstorf – Grafenried	Festsetzung
– Umfahrungslinie Sinneringen (inkl. Verlegung Station Boll-Utzigen)	Festsetzung
– Bern Weyermannshaus – Bümpliz Süd: Drittes Gleis	Vororientierung
– Ausbauten Bätterkinden Süd - Büren z.H	Festsetzung
– Perronverlängerungen RBS im Korridor Bern – Solothurn	Festsetzung
– Doppelspur Mauss - Gümmenen	Festsetzung
– Bern – Wylerfeld inkl. Lorrainebrücke: Ausbau auf 6 Gleisachsen	Zwischenergebnis
– Seitliche Erweiterung Bahnhof Bern (Normalspur)	Zwischenergebnis
– Entflechtung Wankdorf Süd - Ostermundigen, Bahnhof Ostermundigen, Entflechtung Gümligen Süd, Wendegleis Münsingen	Zwischenergebnis
– Doppelspur Fischermätteli – Liebefeld	Vororientierung
– Wankdorf Löchligut – Rütti: Ausbau auf 6 Streckengleise	Vororientierung
– Rütti – Zollikofen: Ausbau auf 4 Streckengleise mit Entflechtungsbauwerk in Zollikofen	Vororientierung
– Ostermundigen – Thun: Ausbau auf 4 Gleisachsen mit Entflechtungsbauwerk Lerchenfeld	Vororientierung
– Bern Bümpliz Süd – Flamatt: 3. Gleis	Vororientierung
– Wendegleis Brünnen	Festsetzung
– S-Bahn-Station Kleinwabern	Festsetzung
– ÖV Knotenpunkt Laupen und Verkehrssanierung Laupen	Festsetzung
– Neue Haltestelle Köniz Waldegg	Zwischenergebnis
– Bahnhof Jegenstorf (Verlegung oder Ausbau)	Zwischenergebnis
– Ausbau Station Wankdorf Nord auf 4 Gleise	Vororientierung
– Ausbau Bahnhof Ittigen	Festsetzung
– Doppelspur Deisswil – Bolligen	Vororientierung
– Doppelspur Boll-Utzigen – Stettlen (inkl. Verlegung Bahnhof Stettlen)	Vororientierung
– Bern Weyermannshaus Güterbahnhof: Ergänzung Freiverlad mit KV-Terminal	Vororientierung
– Raum Bern: Neue Abstellanlagen und Werkstätte für Eisenbahnverkehrsunternehmen-Personenverkehr	Vororientierung
– Ausbau Westkopf Bahnhof Bern	Festsetzung
– Bern – Thun und Bern – Fribourg: Verlängerung Perronnutzlänge auf 320 m	Vororientierung
– Bern Ost (Aaretal) - Baudienstzentrum	Vororientierung
– RBS-Wendegleis Zollikofen	Vororientierung
Thun-Oberland West	
– Doppelspur Uetendorf – Lerchenfeld	Festsetzung
– Neue Haltestelle Thun Nord	Zwischenergebnis
– Thun: Anlagenanpassungen (Anzahl Gleisachsen, Perronbreiten und Perronlängen 420 m, Abstellgleise für S-Bahn)	Vororientierung
– Thun: Neue Personenunterführung Süd	Vororientierung
– Gwatt, Anlagenanpassungen für Abstellungen S-Bahn	Vororientierung
– Bogenbegradigung Hondrich-Wengi-Ey (Strecke Spiez - Frutigen)	Vororientierung
Oberland Ost	
– Neue Haltestelle Grindelwald Rothenegg (s. auch Massnahme R_07)	Festsetzung
– Neue Haltestelle ehemaliger Flugplatz Interlaken	Zwischenergebnis
– Grimselbahn (s. auch Massnahme R_10)	Zwischenergebnis
Oberaargau	
– Langenthal, Herzogenbuchsee: Umsetzung BehiG und Sicherstellung Leistungsfähigkeit der Publikumsanlage	Zwischenergebnis
– Herzogenbuchsee: Verlängerung der Personenunterführung mit neuem Bahnzugang West	Zwischenergebnis

Emmental

– Ausbau Bahnhof Bätterkinden (Perronverlängerungen, Wendegleis)	Festsetzung
– Bätterkinden, neue Abstellanlagen RBS	Zwischenergebnis
– Perronverlängerungen RBS im Korridor Bern-Solothurn	Festsetzung
– Bahnhof Burgdorf: Raumsicherung für Anlagenanpassungen	Vororientierung
– Burgdorf, Wynigen: Verlängerung Perronnutzlänge auf 320 m	Vororientierung
– Sicherstellung Perronnutzlänge von 220 m für die S2 Bern - Langnau	Festsetzung
– Hindelbank, Lyssach: Perronnutzlänge 220 m sicherstellen	Festsetzung
– Doppelspur Burgdorf - Kirchberg-Alchenflüh	Vororientierung
– Ausbau Bahnhof Burgdorf Steinhof: Perronmassnahme	Festsetzung

Biel/Bienne-Seeland - Jura bernois

– Doppelspur Schafis - Twann (Ligerztunnel)	Festsetzung
– Doppelspurausbauten ASm zwischen Biel und Täuffelen	Zwischenergebnis
– Doppelspur Fanelwald – Marin	Vororientierung
– Doppelspur Kerzers – Ins	Vororientierung
– Kerzers doppelspurige Einbindung	Vororientierung
– Neue Haltestelle St-Imier La Clef	Festsetzung
– Verschiebung Haltestelle Villeret	Vororientierung
– Neue Haltestelle Bévilard	Vororientierung
– Biel Bahnhof: Anpassungen Perron- und Gleisanlagen sowie Bahnzugang	Vororientierung
– Biel Produktionsanlage: Entflechtungsbauwerk Seite Ost	Vororientierung
– Entflechtung Lengnau	Vororientierung
– Biel und Moutier: Verlängerung Perronnutzlänge auf 420 m	Vororientierung
– Biel Bahnhof: 2. Bahnhofpassage mit Perronzugängen Ost	Zwischenergebnis
– Biel Bahnhof: Neue Endhaltestelle ASm	Vororientierung
– Lyss Bahnhof: Unterführung (Nord) mit Zugängen Perrons und Busbahnhof	Vororientierung
– Biel Produktionsanlage: Um- und Ausbau der Gleisanlage für die Bedürfnisse der Bahnhofproduktion und Erweiterung der Abstellkapazitäten	Vororientierung

Prioritäten im öffentlichen Orts- und Agglomerationsverkehr

Koordinationsstand

Mit der Auslagerung der Arbeitsplätze von den Zentren in die anderen Kerngemeinden der Agglomeration, dem Strukturwandel im Detailhandel (Fachmärkte am Agglomerationsrand) und der Neuausrichtung im Spitalwesen und in der Alterspflege, gewinnen die tangentialen Bewegungen in den Agglomerationen vermehrt an Bedeutung.

a) Betrieb
- Überprüfung bestehender und möglicher neuer tangentialer Verbindungen
- Abstimmung der Busanschlüsse auf die S-Bahn
- Priorisierung Busse auf Strassen
- Vermehrtes Inbetrachtziehen von Durchmesserlinien

b) Infrastruktur

Bern Mittelland

– Kapazitätssteigerung Bern – Ostermundigen	Festsetzung
– Kapazitätssteigerung Bern – Köniz	Festsetzung
– Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern	Festsetzung
– ÖV Knotenpunkt Ostermundigen	Festsetzung
– Doppelspurausbau Tram 6 Thunstrasse Muri	Festsetzung
– Bern, Netzentwicklung Zentrum	Zwischenergebnis
– Doppelspurausbau Tram 6 Melchenbühl-Gümligen	Zwischenergebnis
– Tram Länggasse (ZMB Wyler-Länggasse)	Vororientierung
– ÖV-Knotenpunkt Münchenbuchsee	Vororientierung

Oberaargau

– Bushaltestellen und Bahnhofplatz Langenthal	Zwischenergebnis
– Herzogenbuchsee: Bushaltestellen und Bahnhofplätze	Vororientierung

Emmental

– Neuer Bushof und Bahnhofplatz Burgdorf	Festsetzung
– Worb SBB: Ausbau Kreuzungsstation	Zwischenergebnis

Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois

– Regiotram Agglomeration Biel/Bienne	Vororientierung

Strassennetzplan aktualisieren

Zielsetzung

Der Strassennetzplan (SNP) legt die Kantonsstrassen fest und teilt sie in die Kategorien A – C ein. Er zeigt die Nationalstrassen und legt Veränderungen des Strassennetzes von strategischer Bedeutung mindestens für die nächsten 16 Jahre fest. Die Aktualisierung und Nachführung des SNP als wichtige Grundlage für die Planung und Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten ist sicherzustellen.

Hauptziele: B Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen

Beteiligte Stellen

Kanton Bern	AGR
	AÖV
	TBA
Bund	Bundesamt für Raumentwicklung
	Bundesamt für Strassen
Regionen	Alle Regionen

Federführung: TBA

Realisierung

☐ Kurzfristig	bis 2022
☐ Mittelfristig	2023 bis 2026
☑ Daueraufgabe	

Stand der Koordination der Gesamtmassnahme

Festsetzung

Massnahme

Auf der Basis des Strassennetzplans (SNP) werden im Richtplan die Kantonsstrassen und ihre Kategorien, der Anpassungsbedarf des National- und Ergänzungsstrassennetzes des Bundes sowie die strategisch wichtigen Ausbauvorhaben festgesetzt (Karte und Tabelle auf der Rückseite). Das Strassengesetz sieht die gesamthafte Überarbeitung des SNP alle 8 Jahre vor. Es ist indessen davon auszugehen, dass jeweils im Hinblick auf die Erstellung der Investitionsrahmenkredite, d.h. alle 4 Jahre, eine Aktualisierung des SNP erforderlich ist. Im Weiteren sind zwischenzeitliche Teilanpassungen nach entsprechenden Änderungen der Ausgangslage nicht auszuschliessen. Es ist vorgesehen, solche Teilanpassungen alle 4 Jahre im Rahmen von Überarbeitungen resp. Aktualisierungen des SNP dem Grossen Rat zur Kenntnis zu bringen und im Richtplan zu ergänzen. Bei Bedarf können solche Teilanpassungen auch früher erfolgen.
Schliesslich hat die BVE die Aufgabe, den SNP nachzuführen und regelmässig bekannt zu geben, soweit das Abstimmen der raumwirksamen Tätigkeiten zu neuen Ergebnissen führt. Es sind alle 2 Jahre Nachführungen vorgesehen.
Die Strassennetzplanung erfolgt koordiniert mit den übrigen verkehrsrelevanten Planungen, insbesondere den regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK).

Vorgehen

Überarbeitungen, Aktualisierungen und Teilanpassungen des SNP erfordern im Prinzip das gleiche Vorgehen: Sie basieren auf den aktuellen Grundlagen aus der Strassenbauplanung der zuständigen Oberingenieurkreise sowie den Ergebnissen der Abstimmung mit den Regionen und Gemeinden sowie mit den kantonalen und eidgenössischen Fachstellen. Überarbeitungen und Aktualisierungen werden allen Regionen und Gemeinden zur Anhörung vorgelegt, Teilanpassungen nur den betroffenen Regionen und Gemeinden. Sofern die aktualisierten Inhalte des SNP im Rahmen der RGSK oder der einzelnen Strassenbauvorhaben einer öffentlichen Mitwirkung unterzogen wurden, kann auf einer Mitwirkung zu einer Aktualisierung des SNP verzichtet werden. Nachführungen durch die BVE erfolgen formlos aufgrund der Ergebnisse der Abstimmung von Massnahmen, die bereits im SNP enthalten sind.
Der überarbeitete oder aktualisierte SNP wird allen Regionen und Gemeinden zugestellt. Teilanpassungen und Nachführungen erhalten die betroffenen Regionen und Gemeinden als Loseblätter; der teilangepasste oder nachgeführte SNP wird überdies im Internet aufgeschaltet. Das übergeordnete Strassennetz wird zudem auf dem Geoportal zur Verfügung gestellt und laufend aktualisiert.

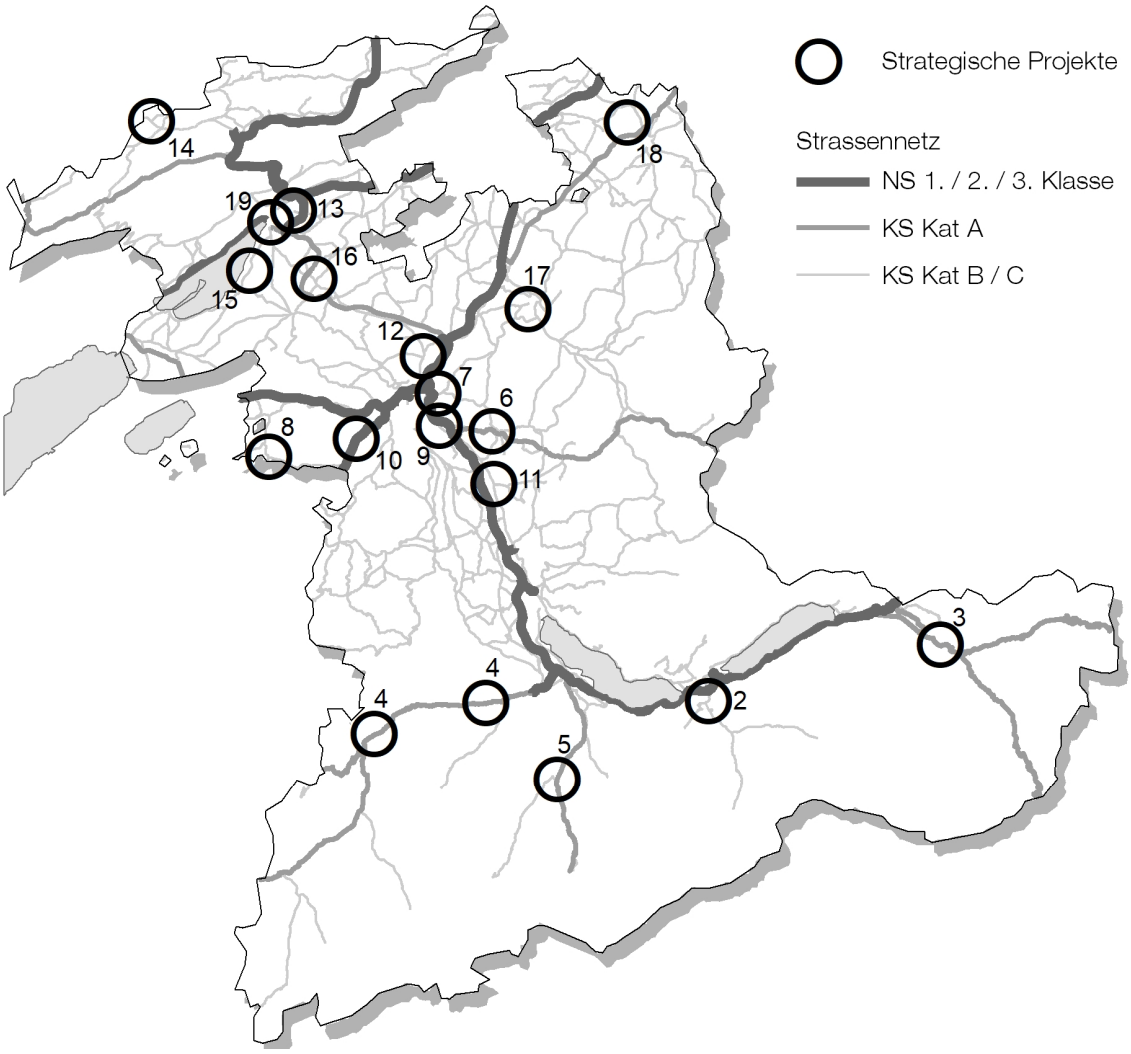
Abhängigkeiten/Zielkonflikte

Grundlagen

Strassengesetz (SG)

Hinweise zum Controlling

Strassennetz und strategische Projekte



NS: Nationalstrassen, KS: Kantonsstrassen mit Kategorie A, B oder C gemäss Strassengesetz Art. 25 Abs. 2
Die einzelnen Festlegungen zum Kantonsstrassennetz können im Strassennetzplan eingesehen werden.

Anpassungen des Nationalstrassennetzes

Auf 1.1.2020 gehen folgende Kantonsstrassen in Eigentum und Hoheit an den Bund über:

Autobahnzubringer Muri – Rüfenacht (N6) (geplante Anpassungen → Sache des Bundes)	Festsetzung
Bern (Schönbühl) – Biel (N6)	Festsetzung
Kantonsgrenze – Thielle (N20)	Festsetzung
Spiez – Kandersteg (N6) (Engpassbeseitigung Reichenbach → Sache des Bundes)	Festsetzung

Anpassungen des Ergänzungsnetzes des Bundes

Der Kanton wünscht im Zuge einer baldigen Gesamtüberprüfung des Ergänzungsnetzes die Aufnahme folgender Kantonsstrassen:

Saanen – Gstaad – Col du Pillon (142)	Zwischenergebnis
Autobahnanschluss Wilderswil – Zweilütschinen – Grindelwald / Lauterbrunnen (221 / 222)	Zwischenergebnis
Zweisimmen – Lenk (220)	Vororientierung
Frutigen – Adelboden (223.1)	Zwischenergebnis
Schwarzenburg – Riggisberg – Seftigen – Thun – Schallenberg – Schangnau (189 / 221 / 229.4)	Zwischenergebnis
(Kerzers) – Kallnach – Aarberg – Autobahnanschluss Lyss Süd (22)	Zwischenergebnis
Moutier – Crémines – Kantonsgrenze (30)	Zwischenergebnis
Autobahnanschluss Kirchberg – Burgdorf – Ramsei – Huttwil – Kantonsgrenze (23)	Zwischenergebnis
Autobahnanschluss Niederbipp – Langenthal – Huttwil (244)	Zwischenergebnis
Autobahnanschluss Rubigen – Belp – Flughafen (221.2 / 221.3)	Vororientierung
Ramsei – Langnau (243)	Vororientierung

Strategische Projekte

2	Umfahrung Wilderswil inkl. flankierende Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt (221) und inkl. Anschluss Flugplatzareal an A8 (Gemeindeprojekt)	Festsetzung
3	Ausbau Willigen – Chirchet (6; Verstärkung und Ausbau mit Radstreifen)	Zwischenergebnis
4	Sanierung Ortsdurchfahrten Simmental (Erlenbach, Boltigen)	Zwischenergebnis
5	Umfahrung Frutigen inkl. flankierende Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt (223; Realisierung sehr langfristig, flankierende Massnahmen evtl. früher)	Vororientierung
6	Verkehrssanierung Worb (10; Umfahrung in Betrieb, Projektabschluss 2021)	Ausgangslage
7	Korrektion Bolligenstrasse / Autobahnanschluss Wankdorf (234)	Festsetzung
8	Verkehrssanierung Laupen inkl. Verlegung des Bahnhofs (179, 233)	Festsetzung
9	Korrektion Thunstrasse Muri (6)	Festsetzung
10	Sanierung Freiburgstrasse (10)	Zwischenergebnis
11	Sanierung Ortsdurchfahrt Münsingen (6)	Ausgangslage
12	Verkehrsmanagement Region Bern davon Verkehrsmanagement Region Bern Nord: Festsetzung	Zwischenergebnis
13	Verkehrlich flankierende Massnahmen zum Bau des Ostasts der A5 in Biel (5, 6, 235.1)	Ausgangslage
14	Ausbau Kantonsgrenze - Les Reussilles (248.1)	Festsetzung
15	Sanierung und Umgestaltung Ortsdurchfahrten rechtes Bielerseeufer (237.1)	Festsetzung
16	Sanierung Ortsdurchfahrt Lyss (6)	Festsetzung
17	Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle (23)	Festsetzung
18	Verkehrssanierung Aarwangen – Langenthal Nord (244)	Festsetzung
19	Netzvollendung N5 Biel Westast (Plangenehmigungsverfahren sistiert, Dialogprozess im Gang, Ergebnisse werden im Sommer 2020 erwartet)	Zwischenergebnis

Lärmschutz Strassenverkehr vollziehen

Zielsetzung

Der Kanton stellt die erforderlichen Mittel zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte im Strassenverkehr durch Rahmenkredite sicher. Er setzt sich gegen eine weitere zeitliche Verzögerung des gesetzlichen Sanierungsauftrags ein. Er zeigt in den Sanierungsprojekten auf, mit welchen Lärmschutzmassnahmen die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden können. Zwischen raumplanerischen Anliegen (Siedlungsentwicklung nach innen) und dem im Umweltschutzgesetz geforderten Gesundheitsschutz gibt es immer wieder Zielkonflikte. Zukünftig ist im Sinne der Prävention und zur Verhinderung von Lärm-Nachsanierungen eine verstärkte Abstimmung und Zusammenarbeit zwischen Raumplanung und Strasseneigentümern anzustreben.

Hauptziele: B Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen
D Wohn- und Arbeitsstandorte differenziert aufwerten und gestalten

Beteiligte Stellen

Kanton Bern	TBA
Bund	Bundesamt für Umwelt
Gemeinden	Alle Gemeinden
Federführung:	TBA

Realisierung

- ☑ Kurzfristig bis 2022
- ☑ Mittelfristig 2023 bis 2026
- ☑ Daueraufgabe

Stand der Koordination der Gesamtmassnahme

Zwischenergebnis

Massnahme

- 6. Rahmenkredit für Lärmschutz im Strassenverkehr 2016 bis 2018 vom Grossen Rat genehmigt (18.11.2015).
- Erarbeiten und Umsetzen von Sanierungsprojekten.
- Erschliessung von weiteren finanziellen Mitteln zur Beschleunigung der verzögerten Lärmsanierungen.
- Erst- und Nachsanierungen nach 2018 werden nötig. Lärmschutz an Strassen bleibt auch nach 2018 eine Daueraufgabe.
- Planung und Ausführung von Nachsanierungen, mit Schwerpunkt auf quellenseitigen Massnahmen (lärmarme Beläge und Temporeduktionen).
- Informationsflüsse zwischen den für den Lärmschutz und den für die Siedlungsentwicklung nach innen zuständigen Akteuren verbessern.
- Vereinfachte Zugänge zu Informationen über die Lärmbelastung auf einer Parzelle (Belastungskataster), zu den gesetzlichen Anforderungen und zu empfohlenen Lärmschutzmassnahmen ermöglichen.
- Substanzerhaltungsmassnahmen an bestehenden Lärmschutzanlagen.
- Behandlung von Minderwert-Entschädigungsforderungen.

Vorgehen

- Der Kanton hält an seiner Lärmschutzpraxis im Strassenverkehr fest (vgl. Rückseite).

Gesamtkosten:	100%	40'000'000	Fr.
davon finanziert durch:			
Kanton Bern	80%	32'000'000	Fr.
Bund	20%	8'000'000	Fr.
Regionen			Fr.
Gemeinden			Fr.
Andere Kantone			Fr.
Dritte			Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern

Finanzierungsart:

- ☑ Als Teil der Laufenden Rechnung
- ☑ Als Teil der Investitionsrechnung
- ☑ Spezialfinanzierung: Rahmenkredit

Finanzierungsnachweis

- ☑ Im Aufgaben- und Finanzplan enthalten

Bemerkung: Gesamtkosten 223'000'000 Fr., bereits verbaut 183'000'000 Fr.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

Probleme ergeben sich vor allem durch die aufwändigen Verfahren. Innerorts ist die Akzeptanz und/oder die Machbarkeit von Lärmschutzwänden als Massnahme auf dem Ausbreitungsweg gering (Ortsbildschutz, Platzverhältnisse, Trennwirkung), weshalb oft nur die bestehenden Fenster durch bessere Schallschutzfenster als Massnahme am Gebäude ersetzt werden können.
Die vom Bundesrat festgelegte Frist (31.3.2018) für Sanierungen bei den übrigen Strassen und Hauptstrassen konnte nicht eingehalten werden. Da die gesetzlichen Vorschriften wie Umweltschutzgesetz (USG) und Lärmschutz-Verordnung (LSV) auch nach Ablauf der Sanierungsfrist in Kraft sind, bleibt der gesetzliche Grundauftrag zur Einhaltung der Lärmbelastungsgrenzwerte auch nach 2018 erhalten. Der Bund hat diesbezüglich einen Massnahmenplan ausgearbeitet, dessen Umsetzung in konkrete Vollzugsrichtlinien allerdings noch aussteht.
Seit dem Inkrafttreten des USG und der LSV ist die Lärmbelastung entlang der Strassen im Kanton Bern aufgrund der stetigen Verkehrszunahme weiter angestiegen. Die zunehmende Lärmbelastung hat zur Folge, dass einige der bereits sanierten Strassenabschnitte bereits nachsaniert werden müssen. Zudem werden die Strasseninhaber zunehmend auch bei vormals unproblematischen Strecken sanierungspflichtig.
Abhängigkeiten ergeben sich bei der Raumplanung (Ausscheiden neuer Bauzonen und Neubauten in lärmbelasteten Gebieten).
Zur Finanzierung: Die Programmvereinbarung 2016 - 2019 zwischen Bund und Kanton ist gegenseitig unterzeichnet. Der Bundesrat hat zudem einer Anpassung der Lärmschutzverordnung zugestimmt, durch welche diese Programmvereinbarung bis ins Jahr 2022 verlängert werden kann (PV 2016 - 2022). Der Kanton setzt sich beim Bund dafür ein, dass auch für später realisierte Projekte und künftige bauliche Unterhaltsmassnahmen bestehender Lärmschutzbauten weiterhin Bundesbeiträge ausgerichtet werden.

Grundlagen

- Umweltschutzgesetz (USG) vom 7. Oktober 1983, Art. 11-25
- Lärmschutzverordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986, Art. 13-28
- Ferner: Broschüren „Lärmschutz an Kantonsstrassen" sowie „Strassenlärm und was der Kanton Bern dagegen unternimmt" des TBA
- Massnahmenblatt B_02

Hinweise zum Controlling

Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) führt jährlich eine Erhebung zum Stand der Sanierungen und Schallschutzmassnahmen durch (LSV Art. 20). Das BAFU beurteilt die Angaben insbesondere in Bezug auf den Sanierungsfortschritt sowie auf Kosten und Wirksamkeit der Massnahmen.

Kantonale Praxis Lärmschutz Strassenverkehr

- Lärmsanierungen werden prioritär auf Streckenabschnitten mit hohen Lärmimmissionen und vielen Betroffenen vorgenommen und zwar schwerpunktmässig bei Belastungen über 65 Dezibel tags resp. 55 Dezibel nachts.
- Wo Strassen um- oder neu gebaut werden, sind Lärmschutzmassnahmen integraler Bestandteil des Projekts. Synergien werden so optimal genutzt und die Effizienz erheblich verbessert.
- Bestehen keine anderen Möglichkeiten, werden Schallschutzfenster in Wohngebieten nicht erst bei Alarmwertüberschreitungen (70 resp. 65 Dezibel), sondern bereits ab 68 Dezibel (tags) bzw. 58 Dezibel (nachts) eingebaut. Dies im Sinne der Vorsorge mit Blick auf den weiter zunehmenden Strassenverkehr.
- Mittels Bündelung des Verkehrs auf übergeordnete Strassenabschnitte sollen „parallele“ Strassen vom Verkehr entlastet werden. Auf den entlasteten Strassen sind wenn immer möglich die Immissionsgrenzwerte langfristig einzuhalten.
- Quellenseitige Lärmschutz-Massnahmen wie z. B. der Einbau von lärmarmen Strassenbelägen und eine Senkung der Höchstgeschwindigkeit sind zu prüfen und in denjenigen Fällen anzuwenden, wo sie technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar, zweck- und verhältnismässig sind.

Das Nationalstrassennetz ausbauen (Engpassbeseitigung und Betrieb)

Zielsetzung

Die Kapazitäten der Nationalstrassen genügen den Anforderungen für die konzentrierte Siedlungsentwicklung in Verdichtungsgebieten, Entwicklungsschwerpunkten und Entwicklungsgebieten für das Wohnen. Der Verkehr auf den Nationalstrassen soll flüssig gehalten werden, damit unerwünschter Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz vermieden werden kann. Der Kanton nimmt dafür seine Interessen gegenüber dem Bund wahr.

Hauptziele: B Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen

Beteiligte Stellen	
Kanton Bern	TBA
Bund	Bundesamt für Strassen
Regionen	Jura bernois.Bienne
	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
	seeland.biel/bienne
Gemeinden	Bern
	Biel / Bienne
	Ittigen
	Péry-La Heutte
	Twann-Tüscherz
	Zollikofen
Federführung:	TBA

Realisierung

- ☐ Kurzfristig bis 2022
- ☐ Mittelfristig 2023 bis 2026
- ☑ Daueraufgabe

Stand der Koordination der Gesamtmassnahme

Festsetzung

Massnahme

Die Siedlungsentwicklung in den Ballungsräumen ist neben einer ausgezeichneten ÖV-Erschliessung und einer hochwertigen Veloinfrastruktur auf ein leistungsfähiges Nationalstrassennetz angewiesen, damit das städtische Strassennetz insbesondere vom Durchgangsverkehr entlastet und der öffentliche Verkehr sowie der Langsamverkehr ausgebaut werden können. Die Nationalstrassen (NS) stossen jedoch insbesondere im Grossraum Bern immer öfter an ihre Leistungsgrenzen. Damit die im Raum Bern besonders zahlreichen kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (Massnahme C_04) und Entwicklungsgebiete Wohnen (Massnahme A_08) sowie die angestrebte Siedlungsentwicklung nach innen (Massnahme A_07) entsprechend dem Raumkonzept des Kantons Bern fortschreiten und unerwünschter Ausweichverkehr auf das regionale und kommunale Strassennetz infolge vermehrter Staus auf dem Nationalstrassennetz vermieden werden können, müssen die Kapazitäten auf den Nationalstrassen rechtzeitig bereitgestellt werden. Die Nationalstrassen sind zudem in das Verkehrsmanagement Bern (Massnahme B_11) optimal zu integrieren und die Chancen von Netzausbauten für die Stadtreparatur und den Veloverkehr (Massnahme B_12) sind zu nutzen. Zudem sind rasch Nationalstrassen-Reparaturen in Twann und in Biel, Taubenloch vorzunehmen.
Der Kanton setzt sich gegenüber dem Bund für prioritäre Ausbauten am Nationalstrassennetz gemäss den Stossrichtungen auf der Rückseite ein. Der Kanton unterstützt die Gemeinden bei der Wahrung der kommunalen Interessen in den Bereichen der Wohn- und Siedlungsqualität.

Vorgehen

Daueraufgabe: Aktive Mitarbeit an Zweckmässigkeitsprüfungen, Konzepten, Planungen und Projekten des Bundes sowie Einflussnahme des Kantons im Rahmen von Vernehmlassungen und dgl.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

Mit der Einführung des NFA ging die Verantwortung für die Nationalstrassen 2008 zum Bund über. Dieser verfolgt primär den reibungslosen Verkehrsfluss auf den Nationalstrassen. Der Kanton steht vor der Herausforderung, seine Interessen effizient und sachbezogen einzubringen, so dass die Siedlungsentwicklung nicht durch fehlende Kapazitäten auf den Nationalstrassen oder die unzureichende Abstimmung von Verkehrsmanagementmassnahmen zwischen den Strasseneigentümern behindert wird.

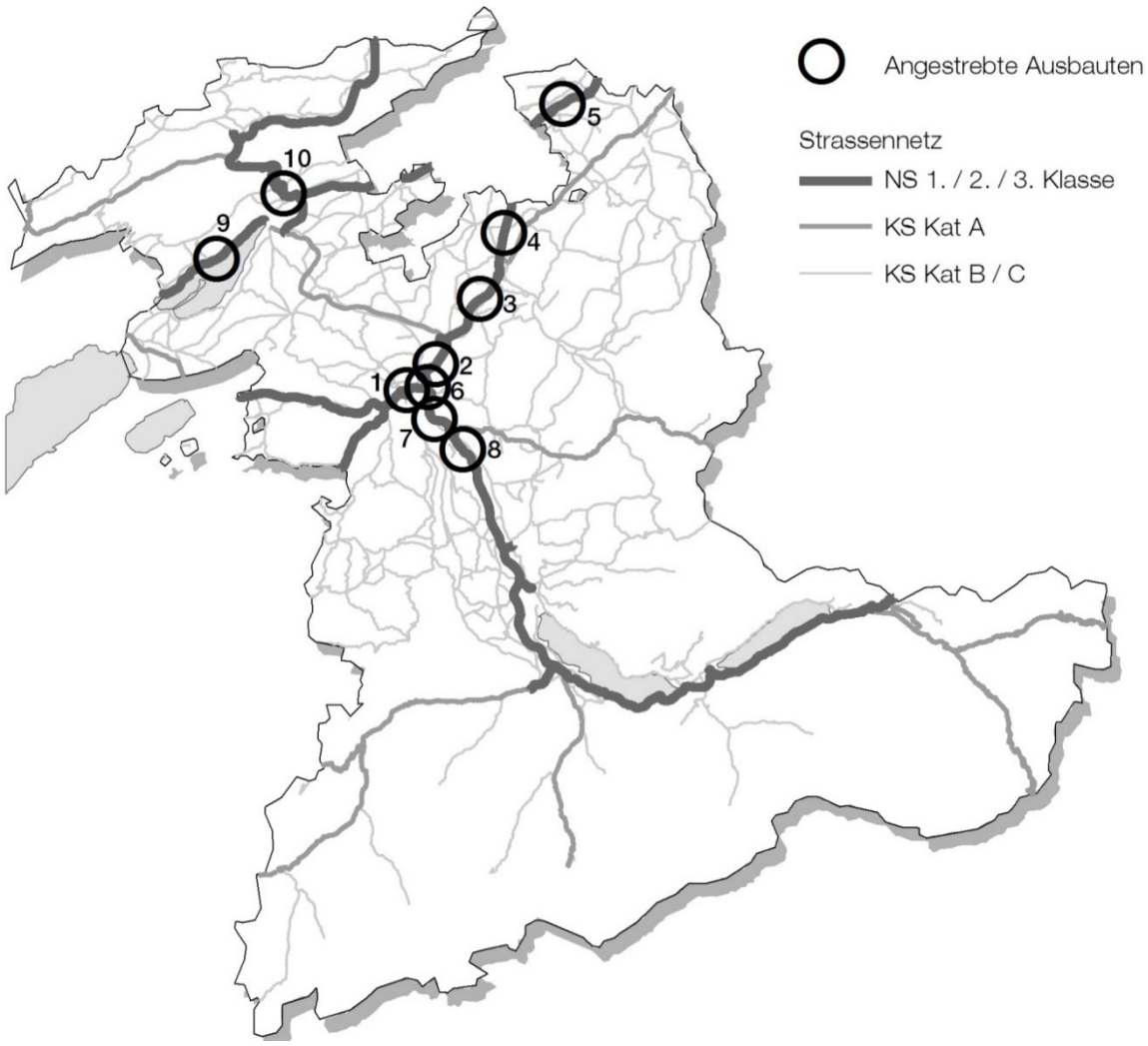
Grundlagen

- Bundesgesetzgebung über die Nationalstrassen
- Sachplan Verkehr des Bundes, Teil Programm
- Sachplan Verkehr des Bundes, Teil Infrastruktur Strasse (SIN)
- Strategisches Entwicklungsprogramm STEP Nationalstrassen
- Strassennetzplan 2014-2029
- Sachplan Veloverkehr vom 3. Dezember 2014

Hinweise zum Controlling

Aufnahme der entsprechenden Abschnitte im jeweils aktuellen Strategischen Entwicklungsprogramm STEP Nationalstrassen.

Angestrebte Ausbauten am Nationalstrassennetz



Nr.	NS	**Abschnitt** → Projekt	**Einstufung Bund** (STEP und SIN)	**Stossrichtung Kanton**
1	**A1**	Weyermannshaus–Wankdorf → VM und PUN prüfen → Kapazitätserweiterung	Fehlt Realisierungshorizont 2040	Die Kapazitätserweiterung soll in erster Priorität mittels Ausschöpfen aller Massnahmen im vorhandenen Strassenquerschnitt (VM und PUN, resp. 7 statt 6 Spuren auf dem Felsenauviadukt; Realisierungshorizont 2030) erfolgen. Vor weitergehenden Kapazitätsausbauten sind insbesondere die Auswirkungen auf das Verkehrssystem in der Stadt Bern umfassend zu klären.
2	**A1**	Wankdorf–Schönbühl → PEB 8-Spur-Ausbau → Halbanschluss Grauholz	Realisierungshorizont 2030, ZE Der Halbanschluss Grauholz (inkl. Autobahnzubringer Zollikofen) wird vom Bund im Erläuterungsbericht vom 17.01.2018 auf S. 83 erwähnt, fehlt aber als Massnahme.	Der 8-Spur-Ausbau ist wichtig für ein funktionierendes übergeordnetes Verkehrsmanagement im Raum Bern Nord. In Abstimmung mit der Region, den Gemeinden und der Siedlungsentwicklung im Raum Bern Nord ist im Rahmen eines separaten Generellen Projekts die Opportunität eines Halbanschuss Grauholz, losgelöst von der Kapazitätserweiterung Weyermannshaus–Wankdorf, zu prüfen. Die Massnahmen auf diesem Abschnitt sind mit dem VM Bern Nord (vgl. MB_11) abzustimmen.
3	**A1**	Schönbühl–Kirchberg → PEB 6-Spur-Ausbau	Realisierungshorizont 2030, ZE	Wird unterstützt.
4	**A1**	Kirchberg–Luterbach → PUN prüfen → 6-Spur-Ausbau	Fehlt Weitere Realisierungsschritte	Vorgezogene PUN prüfen und ggf. gleichzeitig mit der Inbetriebnahme des 6-Spur-Ausbaus Schönbühl–Kirchberg umsetzen.

Nr.	NS	**Abschnitt** → Projekt	**Einstufung Bund** (STEP und SIN)	**Stossrichtung Kanton**
5	**A1**	Luterbach–Härkingen → PEB 6-Spur-Ausbau	Realisierungshorizont 2030, Ausbauschritt 2014, FS	Wird unterstützt.
6	**A6**	Anschluss Wankdorf	FS	Die baldige Umsetzung dieses auch für den Langsamverkehr wichtigen Projekts wird unterstützt.
7	**A6**	Wankdorf–Muri → PUN WaMu 2022-24 → PEB Bypass 2029-38	Realisierungshorizont 2030 FS ZE	Die Massnahmen werden unterstützt. Die Abstimmung mit den VM Projekten im Raum Bern ist ebenso sicherzustellen wie die Chancen für die Siedlungsentwicklung zu nutzen und die sichere Führung des Langsamverkehrs zu gewährleisten sind (Ausgestaltung des rückzubauenden Autobahnabschnitts als Stadtstrasse).
8	**A6**	Muri–Rubigen → PUN prüfen → 6-Spur-Ausbau	Fehlt Weitere Realisierungsschritte	Vor einem Ausbau ist eine PUN zu prüfen und ggf. gleichzeitig mit dem Ausbau Wankdorf–Muri (Bypass) umsetzen.
9	**A5**	Twann → Verlängerung des Tunnels (neues Ostportal)	Fehlt	Verminderung störender Auswirkungen in der empfindlichen Reblandschaft von nationaler Bedeutung und dem historischen Ort Twann im Realisierungsschritt 2030.
10	**A16**	Biel Nord–Reuchenette → Neue Linienführung für den Veloverkehr im Rahmen der Unterhaltsplanung Nationalstrassen (UPlaNS)	Fehlt (in der UPlaNS enthalten, mehrfach zeitlich hinausgeschoben)	Das Taubenloch ist im Abstand von 40 Kilometern in westlicher (Val de Travers) und in östlicher (Oensingen - Thal) Richtung der einzige velogängige Zugang in den Jura. Die heutige Führung des Veloverkehrs auf der Nationalstrasse soll möglichst rasch mit einer unabhängigen Veloführung ergänzt resp. ersetzt und das genehmigte Projekt – allenfalls mit Projektänderungen – umgesetzt werden.

Abkürzungen:
Projekte: PEP = Programm Engpassbeseitigung, PUN = Pannenstreifenumnutzung, UPlaNS = Unterhaltsplanung Nationalstrassen, VM = Verkehrsmanagement
Einstufung Bund Koordinationsstand: ZE = Zwischenergebnis, FS = Festsetzung

Güterverkehrs- und Logistikkonzept für den Kanton Bern erarbeiten

Zielsetzung

Der Kanton definiert ein verkehrsträgerübergreifendes Güterverkehrs- und Logistikkonzept als Steuerungsinstrument für den Güterverkehr und die Logistik. Damit soll die langfristige und effiziente Güterversorgung für Bevölkerung und Volkswirtschaft sichergestellt und die benötigten Logistik-Flächen unter Berücksichtigung der verschiedenen räumlichen, ökologischen und verkehrlichen Bedürfnissen sowie eines zukunftsorientierten Güterverkehrs gesichert werden. Das Konzept ist mit den umliegenden Kantonen abgestimmt, berücksichtigt die Vorgaben des Bundes, insbesondere die Ziele der Verlagerungspolitik von Strasse auf Schiene, und trägt zu einem möglichst umweltschonenden Verkehrsablauf bei.

Hauptziele: B Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen
C Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen

Beteiligte Stellen

Kanton Bern	AGR
	AÖV
	AUE
	AWI
	TBA
Bund	Bundesamt für Raumentwicklung
	Bundesamt für Strassen
	Bundesamt für Verkehr
Regionen	Alle Regionen
Gemeinden	Betroffene Gemeinden
Andere Kantone	Betroffene Nachbarkantone
Dritte	Fachverbände
	Transportunternehmungen
	Wirtschaftsorganisationen
Federführung:	AÖV

Realisierung

☑ Kurzfristig	bis 2022
☐ Mittelfristig	2023 bis 2026
☑ Daueraufgabe	

Stand der Koordination der Gesamtmassnahme

Festsetzung

Massnahme

Der Kanton bereitet die fehlenden Grundlagen zum Güterverkehr auf und leitet daraus den Handlungsbedarf sowie Einflussmöglichkeiten für ein verkehrsträgerübergreifendes Güterverkehrs- und Logistikkonzept ab. Gestützt darauf werden strategische Stossrichtungen für den Güterverkehr festgelegt und in einem Güterverkehrs- und Logistikkonzept festgehalten.
Im Minimum werden die bestehenden Anlagen des Schienengüterverkehrs (Freiverlade, Güterbahnhöfe, KV-Umschlagsanlagen, Umladestellen für Ausnahmetransporte) inklusive der privaten Anlagen auf ihren künftigen Bedarf hin geprüft. Zu erhaltende oder künftig notwendige Anlagen des Schienengüterverkehrs sind mit geeigneten Massnahmen zu sichern. Weiter ist zu prüfen, ob die überkantonalen Logistikstandorte (Projekt BPUK) im Richtplan aufzuführen und damit die Flächen zu sichern sind. Zudem sind die Auswirkungen neuer Logistikkonzepte (wie City-Logistik oder Cargo sous terrain) und innovativer Fahrzeugtechnologien auf Raum und Umwelt sowie die gesetzlichen Vorgaben zu berücksichtigen. Die Schnittstellen zu Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte werden sichergestellt (Koordination der Inhalte mit dem Massnahmenblatt B_15 - Liste der Umladestellen für Ausnahmetransporte).

Vorgehen

1. Grundlagen zum Güterverkehr zusammentragen
2. Nachfrageanalyse zum Güterverkehr erstellen
3. Entwicklungen der Rahmenbedingungen sowie von Wirtschaft und Logistik analysieren
4. Schwachstellen sowie Handlungsbedarf und -spielräume analysieren
5. Ziele und Stossrichtungen definieren

Auf diesen Grundlagen wird das Güterverkehrs- und Logistikkonzept Kanton Bern erstellt.
Wo nötig werden Standorte und Flächen im Richtplan festgelegt und gesichert.

Gesamtkosten:	100%	165'000	Fr.
davon finanziert durch:			
Kanton Bern	100%	165'000	Fr.
Bund			Fr.
Regionen			Fr.
Gemeinden			Fr.
Andere Kantone			Fr.
Dritte			Fr.

Bemerkung:

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern

Finanzierungsart:

☑ Als Teil der Laufenden Rechnung
☐ Als Teil der Investitionsrechnung
☐ Spezialfinanzierung:

Finanzierungsnachweis

☑ Im Aufgaben- und Finanzplan enthalten

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

Siedlungsentwicklung nach innen an zentralen Lagen erhöht die Flächenkonkurrenz; Verfügbarkeit von Flächen für Güter und Logistik sinkt; vergleichsweise tiefe Wertschöpfung von Logistikstandorten sowie die mit dieser Nutzung verbundenen Emissionen können zu lokalem Widerstand führen; Abstimmung mit dem Massnahmenblatt B_15 Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte.

Grundlagen

- Gütertransportgesetz des Bundes (SR 742.41)
- Konzept für den Gütertransport auf Schiene des Bundes
- Planung von überkantonal bedeutenden Logistikstandorten der BPUK
- Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern

Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte

Zielsetzung

Die Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte von sehr grossen und sehr schweren Einzelstücken (i.d.R. Generatoren und Transformatoren für Kraft- und Unterwerke) sollen den Transportbedürfnissen der Wirtschaft entsprechen. Damit soll sichergestellt werden, dass die Strasseneigentümer nur benötigte Strecken auf die besonderen Anforderungen von Ausnahmetransporten ausbauen und die für Ausnahmetransporte regelmässig benötigten Versorgungsrouten langfristig gesichert sind.

Hauptziele: B Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen
C Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen

Beteiligte Stellen

Kanton Bern	AÖV
	AUE
	KAPO
	SVSA
	TBA
Bund	Bundesamt für Energie
	Bundesamt für Strassen
	Bundesamt für Verkehr
Dritte	Elektrizitätswirtschaft
	Transportunternehmungen
Federführung:	TBA

Realisierung

☑ Kurzfristig	bis 2022
☑ Mittelfristig	2023 bis 2026
☑ Daueraufgabe	

Massnahme

Die Bedürfnisse nach Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte werden überprüft und die raumrelevanten Festlegungen anschliessend in den kantonalen Richtplan überführt.

Vorgehen

Kurzfristig:
1. Die Transportbedürfnisse insbesondere der Elektrizitätswirtschaft werden überprüft. Dazu sind jene bestehenden und geplanten Werke zu bestimmen, die zwingenderweise auf Ausnahmetransporte angewiesen sind. Sie sind inkl. der erforderlichen Transportdimensionen festzuhalten und periodisch nachzuführen.
2. In Zusammenarbeit mit den Bundesämtern ASTRA und BAV sind die Grundsätze für Ausnahmetransporte zu überprüfen, insbesondere in wie weit diese über Nationalstrassen erfolgen und welche Umladestellen an Bahnstationen für diesen Zweck benötigt werden.
3. Aufgrund dieser Abklärungen werden die Nationalstrassenabschnitte und die benötigten Umladestellen an Bahnstationen, auf welche die Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte ausgerichtet sind, im Richtplan festgelegt.
4. Bis dies erfolgt ist, ist bei Veränderungen an Umladestellen, welche Ausgangspunkt von Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte gemäss Anhang 1 zur Strassenverordnung des Kantons Bern sind, das TBA einzubeziehen.
Mittelfristig:
Die Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte sind auf die Bedürfnisse der Wirtschaft und die definierten Anschlusspunkte der nationalen Bahn- und Strasseninfrastruktur auszurichten.
Daueraufgabe:
Die festgelegten Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte sind von den Strasseneigentümern und Transportunternehmungen offenzuhalten.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

Abstimmung mit dem Sachplan Verkehr, Teile Infrastruktur Strasse und Schiene des Bundes sowie der Massnahme B_14 (Güterverkehrs- und Logistikkonzept für den Kanton Bern erarbeiten).

Grundlagen

- Sachplan Verkehr des Bundes, Teile Programm, Infrastruktur Strasse und Infrastruktur Schiene
- Konzept für den Gütertransport auf der Schiene, Bund 2017
- Strassengesetz Art. 16 und Strassenverordnung Art. 10 samt Anhang
- Strassennetzplan 2014-2029, Anpassung 2017, TBA

Hinweise zum Controlling

Die Versorgungsrouten und die dafür benötigten Umladestellen an Bahnhöfen sind festgelegt.

Ortsplanung und Energieversorgung abstimmen

Zielsetzung

Der Kanton und die Gemeinden fördern die Abstimmung zwischen Energieversorgung (u.a. den Einsatz erneuerbarer Energieträger) und der räumlichen Entwicklung und nutzen dabei Synergien im Bereich Lufthygiene.

Hauptziele: D Wohn- und Arbeitsstandorte differenziert aufwerten und gestalten
F Funktionale Räume und regionale Stärken fördern

Beteiligte Stellen	
Kanton Bern	AGI
	AGR
	AUE
Bund	Bundesamt für Energie
Regionen	Alle Regionen
Gemeinden	Alle Gemeinden
Federführung:	AUE

Realisierung

☐ Kurzfristig	bis 2022
☑ Mittelfristig	2023 bis 2026
☑ Daueraufgabe	

Stand der Koordination der Gesamtmassnahme
Festsetzung

Massnahme

1. Der Kanton wirkt darauf hin, dass die Gemeinden u.a. bei Ortsplanungsrevisionen einen Beitrag zur effizienten Energienutzung leisten (Förderung von erneuerbaren Energien, Förderung besonders energieeffizienter Bauweise) und dort, wo einheimische erneuerbare Energieträger in bedeutendem Masse verfügbar sind (u.a. basierend auf kommunaler Energierichtplanung), auch entsprechende Ziele in der Ortsplanung festlegen.
2. Der Kanton unterstützt bei "energierelevanten" Gemeinden (s. Rückseite) die Abstimmung ihrer räumlichen Entwicklung und der Energieversorgung, indem er nach Bedarf Leistungsvereinbarungen mit den betroffenen Gemeinden abschliesst. Dabei nutzt er auch Synergien im Bereich Lufthygiene.
3. Der Kanton unterstützt die Gemeinden bei der Umsetzung ihrer kommunalen Richtpläne Energie gezielt mit den vorhandenen Ressourcen, insbesondere mit Beizug/Beihilfe der regionalen Energieberatungsstellen.
4. Der Kanton unterstützt die Gemeinden bei der Überprüfung der Umsetzung ihrer kommunalen Richtpläne Energie, insbesondere bei den raumrelevanten Massnahmen. Er stellt geeignete Instrumente für das Monitoring zur Verfügung und berät die Gemeinden beim Controlling.

Vorgehen

1. Kommunikation und Grundlagen (Daueraufgabe)
A. Verbreiten der Grundlagen und Unterstützungshilfen an die Gemeinden, Regionen etc. (AUE)
B. Einbezug der öffentlichen, regionalen Energieberatungsstellen und der Regionen zur Sensibilisierung und Beratung der Gemeinden im Bereich Energie und Raumplanung (AUE/AGR)
C. Bereitstellen der Grundlagen zur Beratung und Prüfung von Planungen (AGR/AUE)
D. Bereitstellen der Grundlagen zum Monitoring von raumrelevanten Massnahmen der kommunalen Richtpläne Energie durch die Gemeinden.
E. Organisieren von Anlässen zum Austausch von Informationen und Erfahrungen für die Gemeinden und Planenden zur Umsetzung der Richtpläne Energie.
2. Vereinbarungen mit "energierelevanten" Gemeinden (BEakom Absichtserklärung)
A. Ermitteln des Handlungsbedarfs der einzelnen Gemeinden (AUE)
B. Abschluss u.a. von Vereinbarungen (BEakom) als Basis für eine kantonale Unterstützung mit den interessierten Gemeinden (AUE)
C. Ergänzung der Ortsplanungen mit den notwendigen Vollzugsinstrumenten (z.B. Energierichtplan, Realisierungsprogramm) durch die Gemeinden und/oder Auslösen von gezielten Aktivitäten z.B., Förderung energieeffizienter Gebäudestandards, Massnahmen im Bereich Verkehr.
D. Regelmässige Überprüfung der Umsetzung des BEakom.

Gesamtkosten:	100%	2'500'000 Fr.
davon finanziert durch:		
Kanton Bern	20%	500'000 Fr.
Bund	5%	125'000 Fr.
Regionen	10%	250'000 Fr.
Gemeinden	55%	1'375'000 Fr.
Andere Kantone		Fr.
Dritte	10%	250'000 Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern

Finanzierungsart:
- ☑ Als Teil der Laufenden Rechnung
- ☐ Als Teil der Investitionsrechnung
- ☐ Spezialfinanzierung:

Finanzierungsnachweis
- ☑ Im Aufgaben- und Finanzplan enthalten

Bemerkung: Die Finanzierung von Bund, Regionen, Gemeinden und Dritten muss noch gesichert werden.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

Die Umsetzung der Energierichtpläne wird nur langsam vorangehen, solange die Energiepreise tief sind. Dies kann sich mit dem CO2-Gesetz und der Verknappung der Ressourcen aber rasch ändern. In der Zwischenzeit soll mit einem geeigneten Monitoring und wirkungsvollen Controlling die Relevanz der Umsetzung raumrelevanter Massnahmen von kommunalen Energierichtplänen bekräftigt werden.
Bei den Kosten handelt es sich um eine grobe Schätzung. In den Kosten für Dritte sind deren amortisierbare Investitionen nicht inbegriffen.
Synergien zum Massnahmenplan Luft sind zu nutzen.

Grundlagen

Energiegesetz, Energieverordnung, Kantonale Energiestrategie 2006; Arbeitshilfe Kommunaler Richtplan Energie (AGR/AUE 2011), regionale und kommunale Richtpläne Energie, Programm EnergieSchweiz für Gemeinden Massnahmenplan Luft (KIGA, 2001)

Hinweise zum Controlling

Zielsetzung zur Energieversorgung in vorgeprüften / genehmigten Ortsplanungen, Anzahl abgeschlossene Vereinbarungen mit "energierelevanten Gemeinden" und Umsetzungsstand raumrelevanter Massnahmen kommunaler Richtpläne Energie.

Energierelevante Gemeinden

Die nachfolgende Liste enthält jene Gemeinden, in denen mit einer Abstimmung der räumlichen Entwicklung und Energieversorgung mittel- bis langfristig eine besonders grosse Wirkung erzielt werden kann. Synergien zur Lufthygiene sind dabei zu nutzen. Es handelt sich in der Regel um Gemeinden mit mehr als 5000 Einwohnern, erfasst wurden jedoch auch kleinere Gemeinden, die über ein besonders grosses Entwicklungspotential (überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum / spezielle Arbeitszonen) verfügen.

Gemeinden mit Pflicht zur Erstellung eines kommunalen Richtplans Energie im Sinne der kantonalen Energiegesetzgebung (Art.10 KEnG)

1. Belp
2. Bern**
3. Biel*
4. Bolligen
5. Brügg*
6. Burgdorf*
7. Fraubrunnen
8. Frutigen
9. Heimberg
10. Herzogenbuchsee*
11. Interlaken*
12. Ittigen
13. Kirchberg (BE)
14. Köniz**
15. Langenthal*
16. Langnau im Emmental
17. Lyss*
18. Moosseedorf *
19. Moutier*
20. Münchenbuchsee*
21. Münsingen**
22. Muri bei Bern*
23. Nidau*
24. Ostermundigen*
25. Saanen
26. Schwarzenburg*
27. Spiez*
28. Steffisburg*
29. Sumiswald
30. Thun*
31. Uetendorf
32. Unterseen
33. Urtenen-Schönbühl*
34. Worb*
35. Wohlen bei Bern*
36. Zollikofen*

* Label Energiestadt **Energiestadt und European Energy Award®GOLD

Gemeinden, die aufgrund ihrer Bevölkerungszunahme und/oder spezieller Arbeitszonen energierelevant sind und in denen der konkrete Handlungsbedarf für bestimmte Teilgebiete abgeklärt werden soll

1. Bönigen
2. Grossaffoltern
3. Ins
4. Laupen
5. Lotzwil
6. Lyssach
7. Matten
8. Meikirch
9. Meiringen
10. Neuenegg
11. Niederbipp
12. Oberdiessbach
13. Port
14. Rubigen
15. Rüderswil
16. Schüpfen
17. Seedorf
18. Saint-Imier
19. Toffen
20. Utzenstorf
21. Vechigen
22. Wattenwil
23. Wichtrach
24. Wilderswil

Nachhaltige Waldbewirtschaftung

Zielsetzung

Der Kanton strebt eine nachhaltige Waldbewirtschaftung in regional differenzierten, zeitgemässen Strukturen an.

Hauptziele:
- C Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen
- E Natur und Landschaft schonen und entwickeln
- F Funktionale Räume und regionale Stärken fördern

Beteiligte Stellen

Kanton Bern	AWN
	LANAT
Bund	Bundesamt für Umwelt
Regionen	Alle Regionen
Gemeinden	Betroffene Gemeinden
Dritte	Berner Waldbesitzer BWB
	Betroffene Waldeigentümer
	HAFL
	WSL
Federführung:	AWN

Realisierung

- ☐ Kurzfristig bis 2022
- ☐ Mittelfristig 2023 bis 2026
- ☑ Daueraufgabe

Stand der Koordination der Gesamtmassnahme

Festsetzung

Massnahme

Gestützt auf die gemeinsame Entwicklungsstrategie der Berner Waldbesitzer (BWB) und des KAWA wird die nachhaltige Waldbewirtschaftung gefördert. Die Umsetzung erfolgt über die Beratung der Waldeigentümerinnen und Waldeigentümer.

Vorgehen

1. Weiterentwicklung der Strategien zur Optimierung der betrieblichen Strukturen.
2. Umsetzung der Strategien durch gezielte Beratung der Waldeigentümerinnen und Waldeigentümer.
3. Gezielte Unterstützung für den Ausbau und Unterhalt der Walderschliessung unter Güterabwägung mit anderen Interessen prüfen.
4. Verwendung von inländischem Holz fördern und Massnahmen zur Steigerung der Verarbeitungskapazitäten prüfen.
5. Grundlagenbeschaffung (z.B. Bestandesinformationen, Holzlogistikkonzepte).

Gesamtkosten:	100%	1'500'000 Fr.
davon finanziert durch:		
Kanton Bern	60%	900'000 Fr.
Bund	20%	300'000 Fr.
Regionen		Fr.
Gemeinden		Fr.
Andere Kantone		Fr.
Dritte	20%	300'000 Fr.

Bemerkung: Die Gesamtkosten umfassen die Gesamtkosten pro Jahr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern

Finanzierungsart:

- ☑ Als Teil der Laufenden Rechnung
- ☑ Als Teil der Investitionsrechnung
- ☐ Spezialfinanzierung:

Finanzierungsnachweis

- ☑ Im Aufgaben- und Finanzplan enthalten

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- Massnahme E_04 “Biodiversität im Wald“: Gebiete mit hohem ökologischem Potenzial können sich nicht nur für die wirtschaftliche Nutzung, sondern auch für Biodiversitätsfördermassnahmen eignen.
- Die Umsetzung der Massnahmen ist in hohem Masse von der Holzmarktsituation und der Bereitschaft der beteiligten Waldeigentümerinnen und Waldeigentümern abhängig.

Grundlagen

- NFA-Programmvereinbarung „Waldbewirtschaftung“
- „Nachhaltigkeitsbericht 2013"
- Entwicklungsstrategie nachhaltige Waldwirtschaft BE
- Fachstrategie Waldwirtschaft KAWA

Hinweise zum Controlling

- Forststatistik

Verjüngung, Wiederbewaldung und Pflege von Wäldern mit Schutzfunktion

Zielsetzung

Die Pflege von Wäldern mit Schutzfunktion soll den nachhaltigen Schutz von Menschen und erheblichen Sachwerten vor Naturgefahren sicherstellen. Gemeinsam mit dem Bund unterstützt der Kanton die Waldbesitzer, damit die nötigen Massnahmen zum Erhalt und zur Verbesserung der Schutzfunktion der Wälder durchgeführt werden. Die Gemeinden und Anlagenbetreiber sorgen als sicherheitsverantwortliche Stellen dafür, dass die entsprechenden forstlichen oder anderen Massnahmen zur Gefahrenabwehr rechtzeitig angeordnet werden.

Hauptziele: C Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen
E Natur und Landschaft schonen und entwickeln

Beteiligte Stellen

Kanton Bern	AWN
	LANAT
Bund	Bundesamt für Umwelt
Regionen	Alle Regionen
Gemeinden	Alle Gemeinden
	Betroffene Gemeinden
Dritte	Sicherheitsverantwortliche Stelle
	Waldeigentümer

Federführung: AWN

Realisierung

- ☐ Kurzfristig bis 2022
- ☐ Mittelfristig 2023 bis 2026
- ☑ Daueraufgabe

Stand der Koordination der Gesamtmassnahme

Festsetzung

Massnahme

Bezeichnen der Schutzwaldgebiete von besonderem öffentlichem Interesse. Umsetzen der nötigen Massnahmen im Rahmen von Waldbauprojekten.

Vorgehen

1. Grundlagen bereitstellen (Schutzwaldhinweiskarte, Bestandesinformationen)
2. Gestaltung des Förderprogrammes im Rahmen der Vorgaben des Bundes (NFA-Handbuch)
3. Beratung der sicherheitsverantwortlichen Stellen über ihre Verantwortung und den Handlungsbedarf
4. Entwicklung der Waldwirtschaft als Leistungserbringer
5. Abwicklung des Programms mit Einzelprojekten und Leistungsvereinbarungen
6. Controlling

Gesamtkosten:	100%	7'500'000 Fr.
davon finanziert durch:		
Kanton Bern	50%	3'750'000 Fr.
Bund	50%	3'750'000 Fr.
Regionen		Fr.
Gemeinden		Fr.
Andere Kantone		Fr.
Dritte		Fr.

Bemerkung: Jährliche Kosten

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern

Finanzierungsart:

- ☑ Als Teil der Laufenden Rechnung
- ☐ Als Teil der Investitionsrechnung
- ☐ Spezialfinanzierung:

Finanzierungsnachweis

- ☑ Im Aufgaben- und Finanzplan enthalten

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- Als Grundlage für Beiträge an Schutzwaldprojekte gilt die Schutzwaldhinweiskarte SHK16.
- Finanzierung: Der Kanton leistet pauschale Beiträge, der Bund beteiligt sich im Rahmen der Programmvereinbarung an den Kosten. Die Finanzierung ist in diesem Rahmen zwischen der sicherheitsverantwortlichen Stelle als Besteller und dem Waldbewirtschafter auszuhandeln.

Grundlagen

- Waldgesetzgebung (insbesondere KWaG Art. 1, 6, 28 bis 31)
- Schutzwaldhinweiskarte 2016 (SHK 16)
- Projektvorschriften von Bund und Kanton
- NFA-Programmvereinbarung „Schutzwaldpflege“
- Strategie Geschäftsfeld Wald, insb. Fachstrategie Schutzwald KAWA
- Nachhaltigkeit und Erfolgskontrolle im Schutzwald NaiS, BAFU 2005

Hinweise zum Controlling

- NFA-Datenbank (abgerechnete Massnahmen)
- digitale Erfassung ausgeführter Massnahmen im WIS-BE
- Weiserflächenkonzept
- laufende Vollzugskontrolle und periodische Wirkungsanalyse

Abbaustandorte mit übergeordnetem Koordinationsbedarf

Zielsetzung

Gewährleistung einer mit übergeordneten Interessen (Bund, Nachbarkantone) abgestimmten Versorgung mit Baurohstoffen.

Hauptziele: C Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen
D Wohn- und Arbeitsstandorte differenziert aufwerten und gestalten

Beteiligte Stellen

Kanton Bern	ADB
	AGR
	ANF
	AUE
	AWA
	AWN
	FI
	TBA
Bund	Bundesamt für Raumentwicklung
	Bundesamt für Strassen
	Bundesamt für Umwelt
Regionen	Alle Regionen
Gemeinden	Betroffene Gemeinden
Andere Kantone	Betroffene Nachbarkantone
Federführung:	AGR

Realisierung

☐ Kurzfristig	bis 2022
☐ Mittelfristig	2023 bis 2026
☑ Daueraufgabe	

Stand der Koordination der Gesamtmassnahme

Festsetzung

Massnahme

Abbauvorhaben, welche Bundesinteressen oder Interessen der Nachbarkantone tangieren, werden in den kantonalen Richtplan aufgenommen.

Vorgehen

1. Die Regionen legen die Abbaustandorte in ihren regionalen Abbau- und Deponierichtplänen fest.
2. Die von der Standortplanung betroffenen Bundesstellen und Nachbarkantone werden im Rahmen der Vorprüfung der regionalen Abbau- und Deponierichtpläne einbezogen.
3. Abbaustandorte, deren Festlegungen (Festsetzung oder Zwischenergebnis) in den regionalen Abbau- und Deponierichtplänen Bundesinteressen oder Interessen der Nachbarkantone tangieren, werden in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Mit dessen Prüfung und Genehmigung erfolgt die formelle Abstimmung mit dem Bund und den Nachbarkantonen.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

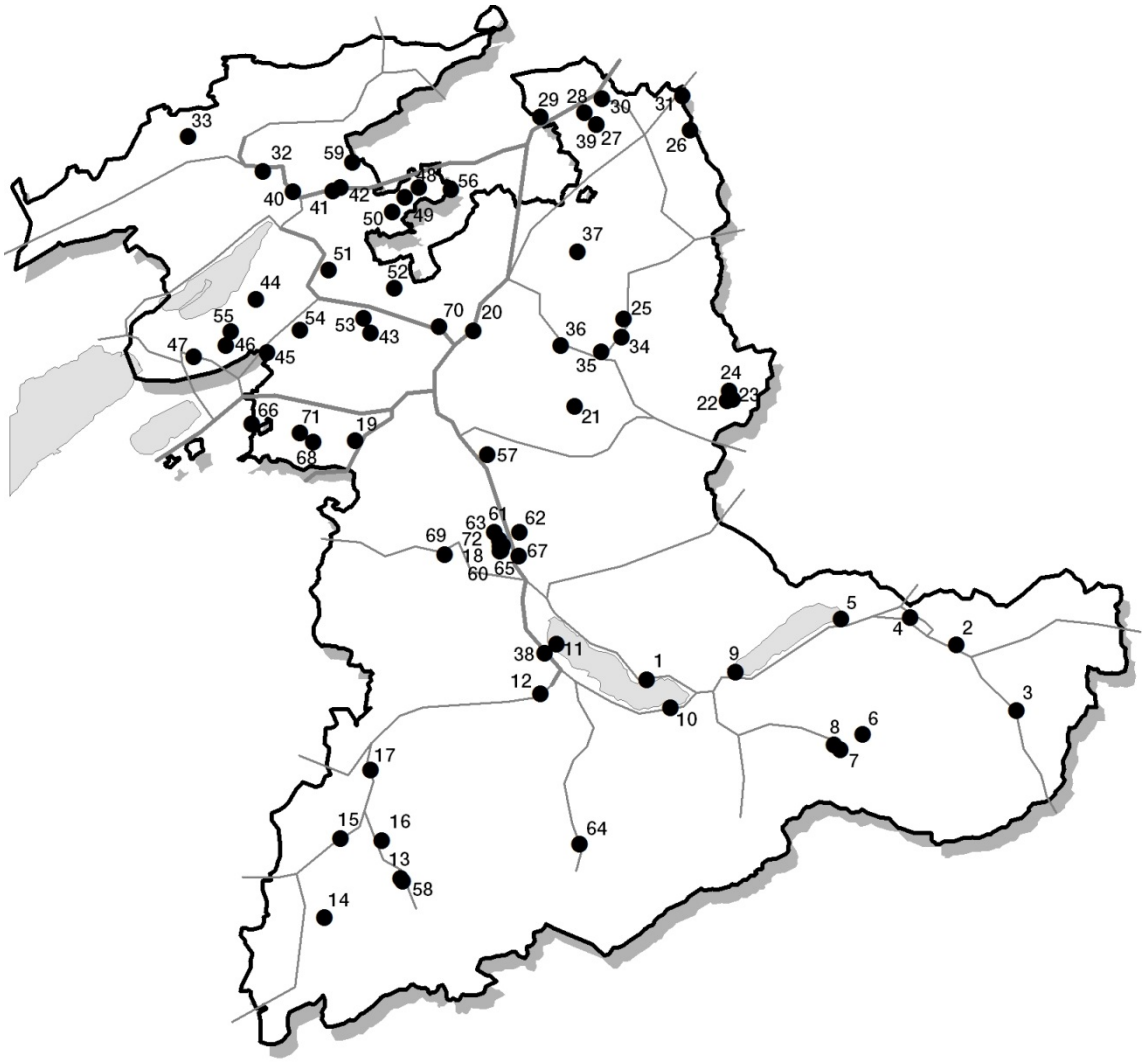
Grundlagen

- Sachplan Abbau, Deponie und Transporte 2012
- Regionale Abbau- und Deponierichtpläne
- Datenmodell ADT

Hinweise zum Controlling

Controllingberichte ADT

Abbaustandorte mit übergeordnetem Koordinationsbedarf



Koordinationsstand der einzelnen Standorte: FS: Festsetzung, ZE: Zwischenergebnis, AL: Ausgangslage

Nr.	Gemeinde	Standortname	Beschreibung	Betroffenes Interesse	KS
1	Beatenberg	Balmholz	Best. Standort	Nationale Versorgung (Hartschotter)	AL
2	Schattenhalb	Lammi	Erweiterung best. Standort	Wald, nahe BLN	FS
3	Guttannen	Stüüdi	Best. Gewässerentnahme	Gewässer	FS
4	Meiringen	Funtenen	Best. Gewässerentnahme	Auengebiet, Gewässer	FS
5	Brienz	Aaregg	Best. Gewässerentnahme	Gewässer	FS
6	Grindelwald	Gletschersand	Best. Gewässerentnahme	Gewässer, nahe BLN	FS
7	Grindelwald	Gletscherschlucht I	Best. Gewässerentnahme	Gewässer, beeinflusst Auengebiet	FS
8	Grindelwald	Gryth	Best. Gewässerentnahme	Auengebiet, Gewässer	FS
9	Bönigen	Lütschinendelta	Best. Gewässerentnahme	Gewässer	FS
10	Därligen	Oberacher	Erweiterung best. Standort	Wald, nahe Amphibienlaichgebiet	ZE
11	Spiez	Kanderdelta	Best. Gewässerentnahme	Auengebiet, Gewässer	FS
12	Wimmis	Simme bei Port	Best. Gewässerentnahme	Gewässer	FS
13	St. Stephan	Griesseney	Erweiterung best. Standort	Wald	FS
14	Saanen / Lauenen	Marchgrabe	Neuer Standort	Wald	ZE
15	Zweismmen	Wart	Neuer Standort	Wald	ZE
16	St. Stephan	Maulenberg-Süd	Neuer Standort	Wald	ZE
17	Boltigen	Senggiweid	Neuer Standort	Wald	FS
18	Kirchdorf	Stöckliwald	Neuer Standort	Wald	FS
19	Köniz	Oberwangen	Erweiterung best. Standort	Wald	AL

Nr.	Gemeinde	Standortname	Beschreibung	Betroffenes Interesse	KS
20	Mattstetten	Silbersboden	Erweiterung best. Standort	Wald	AL
21	Landiswil	Chratzmatt	Erweiterung best. Standort	Wald	AL
22	Trub	Schächli	Erweiterung best. Standort	BLN, Wald, Kanton LU	ZE
23	Trub	Schnidershus	Neuer Standort	BLN, Kanton LU	FS
24	Trub	Heumatt Süd	Erweiterung best. Standort	BLN, Kanton LU	FS
25	Sumiswald	Mattstallwald	Erweiterung best. Standort	Wald	FS
26	Roggwil	Ziegelei	Erweiterung best. Standort	Wald, Kanton LU	ZE
27	Berken	Christenhof	Erweiterung best. Standort	Wald	FS
28	Walliswil b.N.	Hinterfeld	Erweiterung best. Standort	Wald, Kanton SO	FS
29	Attiswil	Hobühl	Best. Standort	Kanton SO	AL
30	Niederbipp	Hölzliacher / Neubanbode	Best. Standort	Kanton SO	AL
31	Wynau	Guegiloch	Best. Standort	Kanton SO, Kanton AG	AL
32	La Heutte, Orvin	La Tscharner	Erweiterung best. Standort	Wald, nationale Versorgung (Zement)	FS
33	Tramelan	Les Combattes	Erweiterung best. Standort	Wald	FS
34	Lützelflüh / Trachselwald	Pfaffenboden	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
35	Lützelflüh	Grossacher	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
36	Hasle b.B.	Eichholz	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
37	Wynigen	Breitsloon	Neuer Standort	FFF	FS
38	Zwieselberg	Allmid	Neuer Standort	FFF	FS
39	Berken	Rütine	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
40	Biel	Vorberg	Erweiterung best. Standort	Wald	FS
41	Safnern / Meinisberg / Pieterlen	Büttenberg	Erweiterung best. Standort	Wald	FS
42	Pieterlen	Greuschenhubel	Erweiterung best. Standort	Wald	FS
43	Schüpfen	Bütschwilfeld	Erweiterung best. Standort	FFF	ZE
44	Walperswil	Beichfeld	Neuer Standort	FFF	FS
45	Kallnach	Challnechwald	Neuer Standort	Wald, Kanton FR	FS
46	Treiten / Finsterhennen	Oberholz-Riedern	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
47	Ins / Müntschemier	Bim heilige Boum	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
48	Arch	Buchrain	Erweiterung best. Standort	Wald	ZE
49	Arch	Grott-Ischlag 2	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
50	Oberwil b.B.	Hole-Rütihöchi	Erweiterung best. Standort	FFF	ZE
51	Lyss	Chrützwald	Bestehender Standort	Wald	AL
52	Rapperswil	Zilmatt	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
53	Schüpfen	Gritt	Erweiterung best. Standort	Wald	FS
54	Radelfingen	Bodenacher	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
55	Finsterhennen / Siselen	Höchi / Girisberg	Bestehender Standort	FFF	AL
56	Leuzigen	Leuzigenwald	Bestehender Standort	Wald, Kanton SO	AL
57	Rubigen	Bodenweid	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
58	St. Stephan	Griesseney	Neuer Standort	Wald	FS
59	Lengnau	Firsi-Neuban	Bestehender Standort	Wald, Kanton SO	AL
60	Kirchdorf	Ried	Erweiterung best. Standort	Wald	AL
61	Kirchdorf / Gerzensee	Thalgut	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
62	Oppligen	Sunnacher	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
63	Jaberg	Bodenhaus	Neuer Standort	FFF	FS
64	Kandergrund	Mitholz	Bestehender Standort	Wald	AL
65	Kirchdorf	Ried	Bestehender Standort	Wald	AL
66	Ferenbalm / Ulmiz (Kt. FR)	Hubel-Chrützfeld	Neuer Standort	FFF, Kanton FR	ZE
67	Kiesen / Oppligen / Heimberg	Bümberg	Erweiterung best. Standort	Wald, FFF	FS
68	Neuenegg	Stossesbode	Neuer Standort	Wald	FS
69	Riggisberg	Oechtlen	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
70	Wiggiswil	Äspli	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
71	Mühleberg	Bergacher	Neuer Standort	FFF	ZE
72	Jaberg / Kirchdorf	Türliacher	Bestehender Standort	FFF	AL

Abfallanlagen von kantonaler Bedeutung (Sachplan Abfall)

Zielsetzung

Gewährleistung einer flächendeckenden umweltschonenden und wirtschaftlich tragbaren Abfallentsorgung.

Hauptziele: C Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen

Beteiligte Stellen

Kanton Bern	AGR
	AWA
	AWN
	TBA
Bund	Bundesamt für Raumentwicklung
	Bundesamt für Umwelt
Regionen	Alle Regionen
Gemeinden	Betroffene Gemeinden
Andere Kantone	Betroffene Nachbarkantone
Federführung:	AWA

Realisierung

☐ Kurzfristig	bis 2022
☐ Mittelfristig	2023 bis 2026
☑ Daueraufgabe	

Stand der Koordination der Gesamtmassnahme

Festsetzung

Massnahme

Der Kanton stärkt die Entsorgungssicherheit, indem er für günstige abfallwirtschaftliche Rahmenbedingungen sorgt und deren Einhaltung kontrolliert.
Für Kehrichtverbrennungsanlagen und Deponien Typ A bis E werden die Standorte bezeichnet (s. Rückseite).

Vorgehen

Der Kanton vollzieht die eidgenössische und kantonale Abfallgesetzgebung konsequent mit dem Ziel, die Gleichbehandlung aller Abfallbehandlungsanlagen sicherzustellen. Die Entwicklung der Abfallmengen wird verfolgt, um einen allfälligen Handlungsbedarf frühzeitig erkennen zu können.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

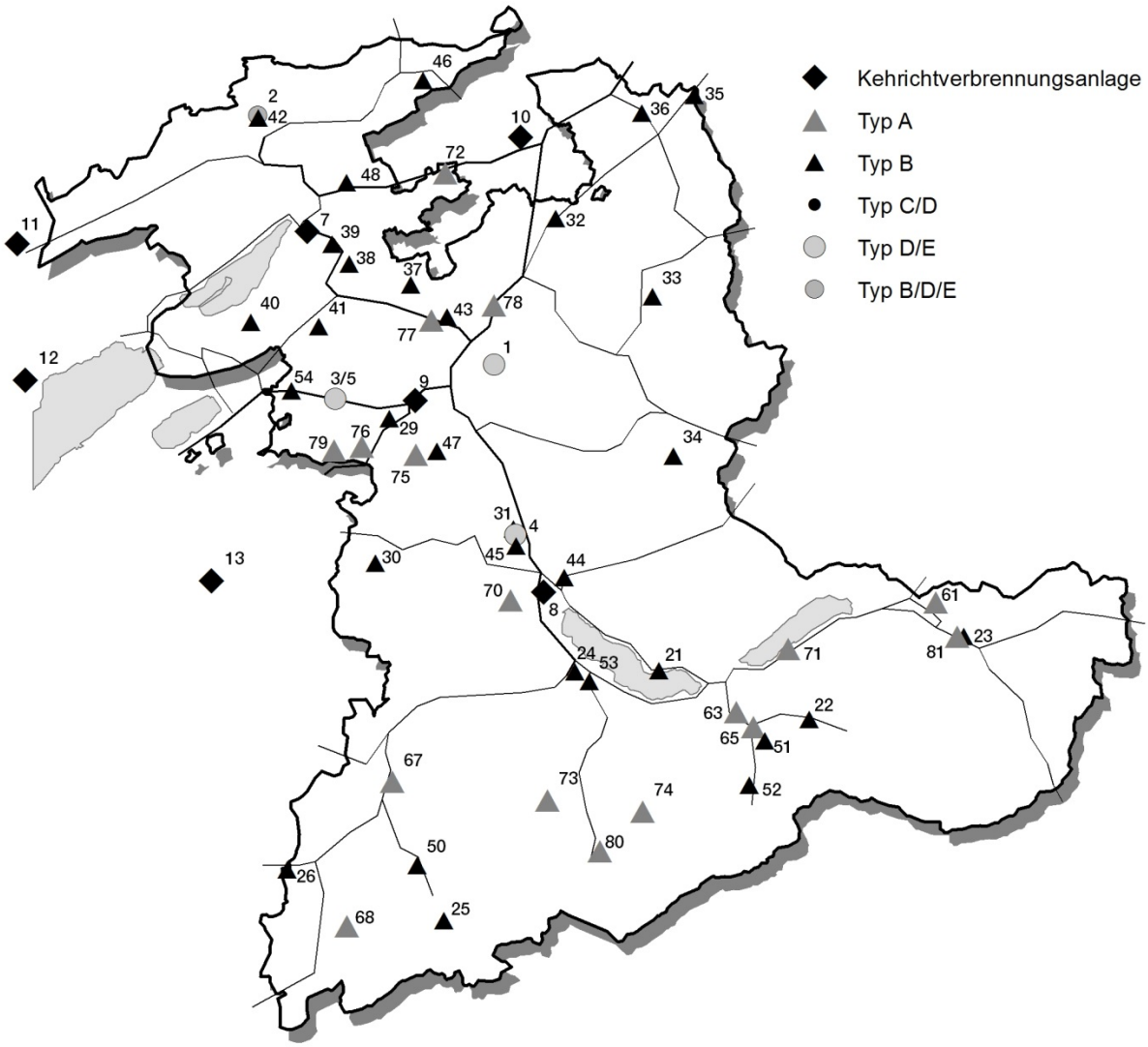
Grundlagen

- Sachplan Abfall vom Juni 2017
- Sachplan Abbau, Deponie, Transporte vom August 2012
- Regionale Abbau- und Deponieplanungen
- Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen (Abfallverordnung, VVEA)

Hinweise zum Controlling

Periodische Überarbeitung des Sachplans Abfall (rollende Abfallplanung, Erfolgskontrolle)

Abfallanlagen von kantonaler Bedeutung



KS: Koordinationsstand der einzelnen Standorte: AL: Ausgangslage, FS: Festsetzung, ZE: Zwischenergebnis, VO: Vororientierung

Anlagetypen gemäss Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen vom 4. Dezember 2015 (Abfallverordnung, VVEA, SR 814.600):

- Typ A: Unverschmutztes Aushubmaterial (Abfälle gemäss Anh. 5 Ziff. 1 VVEA; > 50‘000m^3)
- Typ B: Übrige Inertstoffe (Abfälle gemäss Anh. 5 Ziff. 2 VVEA; > 100‘000m^3)
- Typ C: Reststoffe (Abfälle gemäss Anh. 5 Ziff. 3 VVEA; > 100‘000m^3)
- Typ D: Schlacke (Abfälle gemäss Anh. 5 Ziff. 4 VVEA; > 300‘000m^3)
- Typ E: Übrige Reaktorstoffe (Abfälle gemäss Anh. 5 Ziff. 5 VVEA; > 300‘000m^3)

Nr.	Anlagentyp	Gemeinde	Standortname	KS
1	Deponie Typ D und E	Bolligen / Krauchthal	Laufengraben	AL
2	Deponie Typ B, D und E	Tavannes /Reconvilier	Ronde Sagne	ZE[1]
3	Deponie Typ D und E	Mühleberg	Teuftal	AL
4	Deponie Typ D und E	Jaberg / Kirchdorf	Türliacher	AL
5	Deponie Typ C	Mühleberg	Teuftal	AL
7	Kehrichtverbrennungsanlage	Brügg		AL
8	Kehrichtverbrennungsanlage	Thun		AL
9	Kehrichtverbrennungsanlage	Bern (Energiezentrale Forsthaus)		AL

Hinweis: Kehrichtverbrennungsanlagen ausserhalb des Kantons Bern			
10	Kehrichtverbrennungsanlage	Zuchwil (SO)	Emmenspitz
11	Kehrichtverbrennungsanlage	La Chaux-de-Fonds (NE)	
12	Kehrichtverbrennungsanlage	Colombier (NE)	Cottendart
13	Kehrichtverbrennungsanlage	Posieux (FR)	

[1] Koordinationsstand bezieht sich auf eine Erweiterung des bestehenden Standortes

Nr.	Anlagetyp	Gemeinde	Standortname	KS
21	Deponie Typ B	Beatenberg	Balmholz	AL
22	Deponie Typ B	Grindelwald	Tschingeley	FS
23	Deponie Typ B	Schattenhalb	Lammi	FS
24	Deponie Typ B	Wimmis	Steinigand	FS
25	Deponie Typ B	Lenk	Klöpflisberg	AL
26	Deponie Typ B	Saanen	Dorfrüti-Allmiwald	FS
29	Deponie Typ B	Bern	Rehhag Bümpliz	FS
30	Deponie Typ B	Schwarzenburg	Milken	AL
31	Deponie Typ B	Jaberg / Kirchdorf	Bergacher	AL
32	Deponie Typ B	Koppigen	Fänglenberg	AL
33	Deponie Typ B	Sumiswald	Lämpenmatt / Tannenbad	FS
34	Deponie Typ B	Eggiwil	Diepoldsbach	AL
35	Deponie Typ B	Wynau	Guegiloch	AL
36	Deponie Typ B	Aarwangen	Risi	AL
37	Deponie Typ B	Rapperswil	Tongrube	AL
38	Deponie Typ B	Lyss	Chrützwald	AL
39	Deponie Typ B	Studen	Petinesca	AL
40	Deponie Typ B	Finsterhennen	Uf dr Hoechi	AL
41	Deponie Typ B	Radelfingen b. Aarberg	Tongrube	AL
42	Deponie Typ B	Tavannes	Ronde-Sagne	ZE
43	Deponie Typ B	Deisswil	Aespli	AL
44	Deponie Typ B	Uttigen	Säget / Weid	FS
45	Deponie Typ B	Kirchdorf	Ried	AL[2]
46	Deponie Typ B	Grandval	Plain Journal	ZE
47	Deponie Typ B	Köniz	Gummersloch	AL
48	Deponie Typ B	Pieterlen	Greuschenhubel	AL
50	Deponie Typ B	St. Stephan	Griesseney	FS
51	Deponie Typ B	Lauterbrunnen	Wengen: Ussri Allmi / Holzgrube	AL
52	Deponie Typ B	Lauterbrunnen	Mürren: Bawald / Wendi Birchi	AL
53	Deponie Typ B	Spiez	Stegweid	FS
54	Deponie Typ B	Ferenbalm / Wileroltigen	Grossacher	FS

Nr.	Anlagetyp	Gemeinde	Standortname	KS
61	Deponie Typ A	Hasliberg	Hindersattel	AL
63	Deponie Typ A	Wilderswil	Chrummeney	AL
65	Deponie Typ A	Gündlischwand	Hinter der Egg	AL
67	Deponie Typ A	Zweisimmen	Ey-Grubenwald	FS
68	Deponie Typ A	Lauenen	Schlössli	AL
70	Deponie Typ A	Thierachern	Eyacher	FS
71	Deponie Typ A	Iseltwald	Boden-Töipalm	AL
72	Deponie Typ A	Leuzigen	Mettlen/Dennier	VO
73	Deponie Typ A	Frutigen	Rohrbach Nord	ZE
74	Deponie Typ A	Lauterbrunnen	Rütti	AL
75	Deponie Typ A	Köniz	Louelen	ZE
76	Deponie Typ A	Köniz / Neuenegg	Chessiboden Süd / Dachseweid	ZE
77	Deponie Typ A	Deisswil / Münchenbuchsee / Rapperswil	Obermoos	ZE
78	Deponie Typ A	Jegenstorf	Eichmatt	ZE
79	Deponie Typ A	Neuenegg	Marizried	ZE
80	Deponie Typ A	Kandersteg	Bärebode	AL
81	Deponie Typ A	Schattenhalb	Müör	AL

[2] Die Unternehmung nimmt derzeit kein inertes Material an

Anlagen zur Windenergieproduktion fördern

Zielsetzung

Der Kanton Bern schafft die Voraussetzungen für eine wirtschaftliche, die Bevölkerung und die Umwelt schonende sowie auf die Bedürfnisse der Regionen abgestimmte Nutzung der Windenergie. Das Windenergiepotenzial soll optimal unter Berücksichtigung entgegenstehender Interessen genutzt werden. Grosse Anlagen zur Nutzung der Windenergie sollen an geeigneten Standorten realisiert und wenn immer möglich zu einem Windpark zusammengefasst werden.

Hauptziele: C Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen
E Natur und Landschaft schonen und entwickeln

Beteiligte Stellen

Kanton Bern	AGR
	AUE
Bund	Bundesamt für Energie
	Bundesamt für Raumentwicklung
	Bundesamt für Zivilluftfahrt / skyguide
	Guichet unique Windenergie
	VBS
Regionen	Alle Regionen
Gemeinden	Betroffene Gemeinden
Andere Kantone	Betroffene Nachbarkantone
Federführung:	AUE

Realisierung

☑ Kurzfristig	bis 2022
☐ Mittelfristig	2023 bis 2026
☑ Daueraufgabe	

Stand der Koordination der Gesamtmassnahme

Festsetzung

Massnahme

Der Kanton setzt im kantonalen Richtplan fest, in welchen Räumen grosse Windenergieanlagen errichtet werden können und welche Grundsätze und Kriterien dabei zu beachten sind (siehe Rückseite). Bei der Festsetzung der Windenergiegebiete berücksichtigt er die regionalen Windenergieplanungen.

Vorgehen

1. Der Kanton bestimmt für Regionen resp. Regionalkonferenzen, die noch über keine regionale Windenergieplanung verfügen, kantonale Windenergieprüfräume, welche aus kantonaler Sicht für die Nutzung der Windenergie durch grosse Windenergieanlagen besonders geeignet sind.
2. Die Regionen resp. Regionalkonferenzen legen im Rahmen der regionalen Richtplanung Windenergiegebiete fest. Dabei stützen sie sich auf die kantonalen Windenergieprüfräume und die kantonalen Grundsätze und Kriterien ab (siehe Rückseite).
3. Regionen resp. Regionalkonferenzen, welche noch über keine Richtplanung Windenergie verfügen und in denen es kantonale Windenergieprüfräume gibt, erarbeiten bis 2020 eine Richtplanung Windenergie.
4. Der Kanton nimmt die Windenergiegebiete der regionalen Richtplanung in den kantonalen Richtplan auf.
5. Die Gemeinden legen die Standorte der einzelnen Anlagen (Mikrostandorte) im kommunalen Nutzungsplanverfahren auf der Grundlage der regionalen bzw. kantonalen Planungen fest. Sie beachten dabei die kantonalen Grundsätze und Standortanforderungen sowie die Wegleitung "Anlagen zur Nutzung der Windenergie – Bewilligungsverfahren und Beurteilungskriterien", Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern.
6. Kleine baubewilligungspflichtige Anlagen für die Windenergienutzung (bis zu einer Gesamthöhe von 30 m) können direkt im Baubewilligungsverfahren beurteilt und bewilligt werden (auch ausserhalb der regionalen Windenergiegebiete).
7. Kanton, Regionen und Gemeinden beziehen die betroffenen eidgenössischen Fachstellen (siehe oben) sowie betroffene Nachbarkantone und -gemeinden frühzeitig in ihre Windenergieplanungen ein.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- Interessen der Windenergiepromotoren und der Netzbetreiber
- Interessen der Gemeinden resp. Regionen
- Konflikte mit anderen Nutzungen und (Schutz-)Interessen

Grundlagen

- Energiestrategie 2006
- Grundlagenbericht zur Kantonalen Planung Windenergie, Stand August 2012, ergänzt November 2015
- Wegleitung "Anlagen zur Nutzung der Windenergie – Bewilligungsverfahren und Beurteilungskriterien", Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern
- Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2017): Konzept Windenergie. Basis zur Berücksichtigung der Bundesinteressen bei der Planung von Windenergieanlagen. Bern
- Regionale Richtpläne Windenergie
- Richtlinien "Bewilligungsfreie Anlagen zur Gewinnung erneuerbarer Energien", 2012

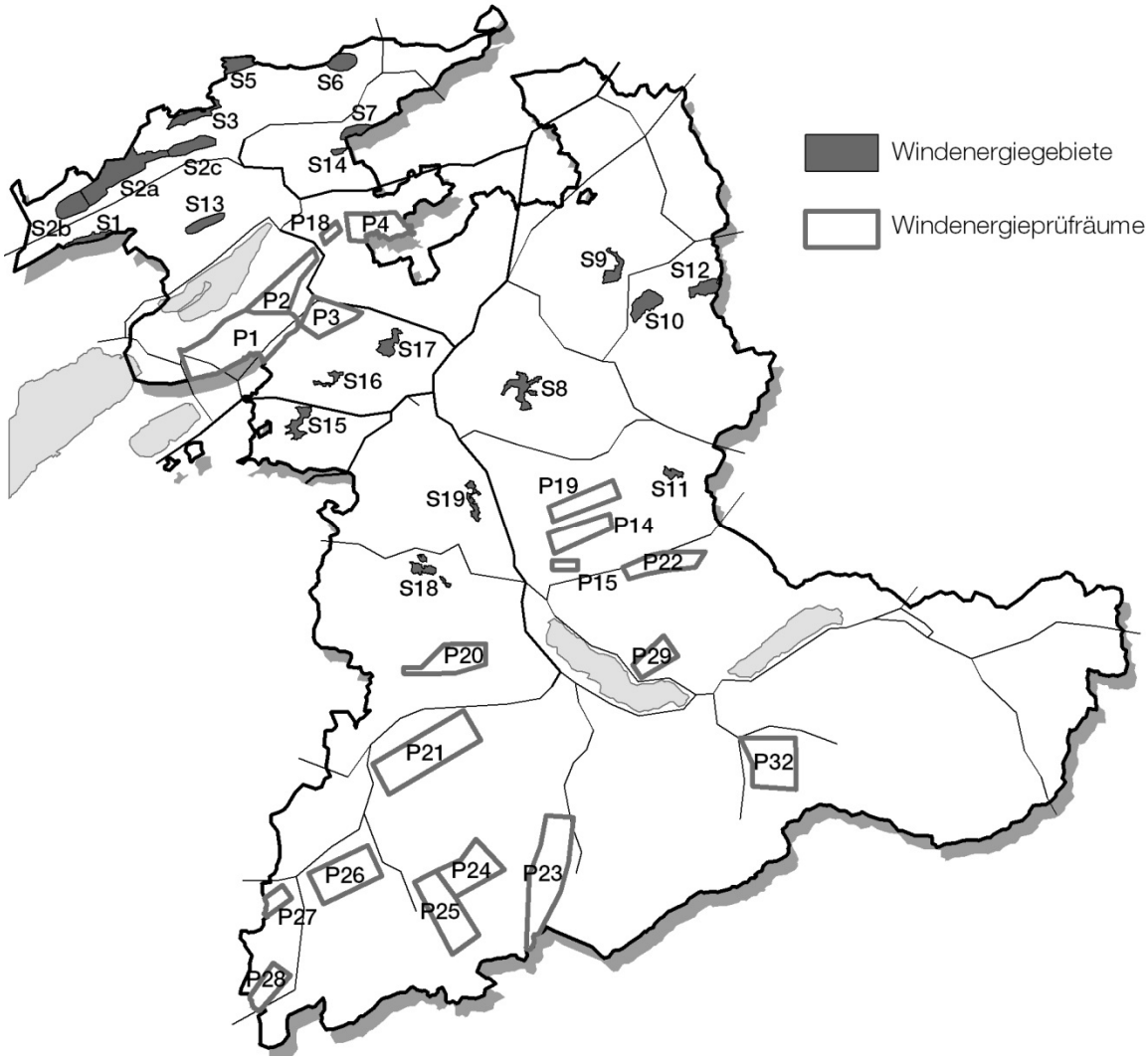
Hinweise zum Controlling

Anzahl, Leistung und Auswirkungen der im Kanton Bern realisierten grossen Windenergieanlagen

Kantonale Grundsätze und Kriterien für Windenergiegebiete und -anlagen

1. Grosse Windenergieanlagen sind Anlagen mit einer Gesamthöhe von über 30 m. Sie sind an geeigneten Standorten zu Windparken mit mindestens 3 Windturbinen zusammen zu fassen. Ausnahmen sind möglich, wenn im Rahmen der regionalen Richtplanung oder bei der Erarbeitung des Vollausbaukonzepts im Rahmen der Nutzungsplanung (vgl. Punkt 7) nachgewiesen wird, dass weniger als 3 Anlagen aus Sicht des Natur-, Ortsbild- und Landschaftsschutzes und der Energienutzung vorteilhafter sind.
2. Grosse Windenergieanlagen müssen in einem im kantonalen Richtplan bzw. den regionalen Richtplänen festgesetzten Windenergiegebiet liegen.
3. Bereits genehmigte regionale Windenergierichtpläne bzw. Windenergiegebiete behalten ihre Gültigkeit.
4. Bei der Überarbeitung und bei der Erarbeitung neuer regionaler Windenergierichtpläne halten sich die Regionen resp. Regionalkonferenzen an folgende Grundsätze:
   - Neue Windenergiegebiete müssen in der Regel innerhalb der kantonalen Windenergieprüfräume liegen (siehe Richtplankarte). Ausnahmen sind in folgenden Fällen möglich:
     a) Bei der detaillierten Analyse der kantonalen Windenergieprüfgebiete zeigt sich, dass der vom Kanton nur grob festgelegte Perimeter in einem Teilgebiet erweitert werden sollte, um einen Windpark zu errichten.
     b) Die Regionen bzw. Regionalkonferenzen weisen nach, dass ein Gebiet ausserhalb der kantonalen Windenergieprüfräume die in Punkt 5 aufgeführten Kriterien besser erfüllt als diese.
   - Die Regionen bzw. Regionalkonferenzen können in einzelnen Windenergieprüfräumen auf die Festlegung von Windenergiegebieten verzichten, wenn sie nachweisen, dass sich diese Prüfräume nicht eignen.
5. Neue Windenergiegebiete müssen folgende Kriterien erfüllen:
   - Eine durchschnittliche Windgeschwindigkeit von mind. 4.5 m/s (gemessen 100 m über Boden).
   - Keine Beeinträchtigung der kantonalen Naturschutzgebiete, der Jagdbanngebiete, der Grundwasserschutzzonen sowie der Gebiete und Objekte in den Bundesinventaren der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN), der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS), der Zug- und Wasservogelgebiete, der Moorlandschaften, der Hoch- und Übergangsmoore, der Flachmoore, der Auengebiete, der Amphibienlaichgebiete sowie der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung. Innerhalb dieser Gebiete sind Windenergieanlagen und Infrastrukturen zu deren Erschliessung ausgeschlossen, in deren Nachbarschaft sind sie nur zulässig, wenn die negativen Wirkungen geringfügig sind (Pufferwirkung / Mindestabstände).
   - Konflikte mit anderen öffentlichen Interessen wie namentlich Anlagen des Bundes, dem Tourismus / der Erholung, der Landwirtschaft, dem Wald, dem Natur-, dem Wildtier-, dem Ortsbild-, dem Landschafts- und dem Kulturgüterschutz wurden in einer qualifizierten Interessenabwägung stufengerecht entschieden.
   - Es ist nachgewiesen, dass es innerhalb des Windenergiegebiets mindestens einen, in der Regel aber drei oder mehr Standorte gibt, welche die unter Punkt 6 aufgeführten Kriterien voraussichtlich erfüllen werden.
6. Für Windenergieanlagen inkl. der Anlagen zu deren Erschliessung gelten folgende zusätzliche Kriterien:
   - Sie sind hinsichtlich Grösse, Anordnung und Erscheinung jeweils auf die örtlichen Gegebenheiten abzustimmen.
   - Von Siedlungen, Bauten mit Publikumsverkehr, Waldflächen, Schutzgebieten und Schutzobjekten sind ausreichende Abstände vorzusehen. Insbesondere sind die Vorgaben der Lärmschutzverordnung (LSV) und genügend Sicherheitsdistanz (z.B. wegen Eisschlag) einzuhalten.
   - Einzelne grosse Anlagen oder Erschliessungen im Wald sind möglich, wenn sie Teil eines Windparks sind und wenn das überwiegende Interesse und die Standortgebundenheit (= Rodungsvoraussetzungen) nachgewiesen werden.
   - Die Erschliessung muss mit verhältnismässigem Aufwand und ohne unverhältnismässige Eingriffe in Natur und Landschaft machbar sein.
7. Im Rahmen des Nutzungsplanverfahrens zur Festlegung der Standorte einzelner Anlagen ist jeweils ein Vollausbaukonzept für das gesamte zusammenhängende regionale Windenergiegebiet zu erarbeiten, und die Pflicht zum Rückbau der Anlagen ist in die Zonenvorschriften aufzunehmen.
8. Die Anordnung der einzelnen Windturbinen ist so zu wählen, dass die Windkraft insgesamt optimal genutzt werden kann (z.B. Minimierung des Windschattens) und die negativen Wirkungen auf Natur und Landschaft minimiert werden (z.B. Vogelzug, Blendwirkung, Lärm).
9. Kleine Windenergieanlagen bis zu einer Gesamthöhe von 30 m können ausserhalb der Windenergiegebiete realisiert werden. Ausserhalb der Bauzone gelten dafür die Bestimmungen des Raumplanungsrechts (Art. 24 RPG).

Kantonale Windenergieprüfräume und Windenergiegebiete



Die detaillierten Grenzen der Perimeter sind im Richtplan-Informationssystem zu finden (www.be.ch/richtplan).

KS: Koordinationsstand der einzelnen Standorte:
AL: Ausgangslage, FS: Festsetzung, ZE: Zwischenergebnis, VO: Vororientierung

a) Kantonale Windenergieprüfräume (P1 - P32)

Nr.	Name	Region/Regionalkonferenz	KS
P1	Grosses Moos	Biel-Seeland	FS
P2	Walperswil – Kappeln	Biel-Seeland	FS
P3	Seedorf	Biel-Seeland	FS
P4	Büren	Grenchen-Büren	FS
P14	Linden	Bern-Mittelland / Entwicklungsraum Thun	FS
P15	Fahrni	Entwicklungsraum Thun	FS
P18	Schwadernau	Biel-Seeland	FS
P19	Churzenberg	Bern-Mittelland	FS
P20	Gantrischkette	Bern-Mittelland / Entwicklungsraum Thun	FS
P21	Niderhore-Turner	Entwicklungsraum Thun / Obersimmental-Saanenland	FS
P22	Honegg	Entwicklungsraum Thun	FS
P23	Elsighore-Loner	Kandertal	FS
P24	Gsür	Kandertal / Entwicklungsraum Thun / Obersimmental-Saanenland	FS
P25	Hahnenmoospass	Kandertal / Obersimmental-Saanenland	FS
P26	Hornfluh-Rinderberg	Obersimmental-Saanenland	FS
P27	Chalberhöni	Obersimmental-Saanenland	FS
P28	Gsteig-Walig	Obersimmental-Saanenland	FS
P29	Beatenberg-Niederhon	Oberland-Ost / Entwicklungsraum Thun	FS
P32	Männlichen-Lauberhorn	Oberland-Ost	FS

b) Windenergiegebiete gemäss regionalen Richtplänen (S1 - S19)

Nr.	Standort	Gemeinde	KS
S1	Bugnenets / L'Echelette – Joux-du-Plâne (Les Quatre Bornes)	Renan (BE), Sonvilier, Saint-Imier	FS
S2	Montagne du Droit - Mont Crosin - Mont Soleil	Saint-Imier, Cormoret, Courtelary, Villeret, Sonvilier, Corgémont, Mont-Tramelan, Sonceboz-Sombeval, Cortébert	AL / ZE[1]
S3	Montagne de Tramelan	Tramelan, Saicourt	FS
S5	Cerniers de Rebévelier – Lajoux	Rebévelier	ZE
S6	Montagne de Moutier	Moutier, Perrefitte	ZE
S7	Montoz – Prés Richard (Harzer)	Court, Romont (BE)	ZE
S8	Vechigen	Vechigen, Walkringen, Hasle bei Burgdorf, Oberburg	FS
S9	Wynigen Berge – Eich	Wynigen, Affoltern im Emmental, Walterswil (BE), Oeschenbach, Heimiswil, Dürrenroth	FS
S10	Schonegg	Sumiswald, Affoltern im Emmental, Dürrenroth	FS
S11	Surmettlen / Girsgrat	Trubschachen, Eggiwil	FS
S12	Eriswil	Eriswil, Wyssachen	FS
S13	Mont Sujet	Diesse, Lamboing, Orvin	VO
S14	Montagne de Romont	Romont (BE)	VO
S15	Stockere – Mauss – Rosshäusern	Mühleberg, Neuenegg	FS
S16	Murzelen	Wohlen	VO
S17	Lindental – Kohlholz	Diemerswil, Kirchlindach, Meikirch, Münchenbuchsee	FS
S18	Gibelegg-Würze	Riggisberg	VO
S19	Belpberg	Belp, Gerzensee	VO

[1] AL: bestehender Windpark (S2a); ZE: Erweiterung West (S2b) und Erweiterung Ost (2c)

Touristische Entwicklung räumlich steuern

Zielsetzung

Der Kanton strebt eine nachhaltige touristische Entwicklung an.

Hauptziele: A Den Boden haushälterisch nutzen und die Siedlungsentwicklung konzentrieren
C Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen

Beteiligte Stellen

Kanton Bern	AGR
	AÖV
	AUE
	AWI
Regionen	Alle Regionen
Gemeinden	Alle Gemeinden
Dritte	Destinationen
Federführung:	AGR

Realisierung

☐ Kurzfristig	bis 2022
☐ Mittelfristig	2023 bis 2026
☑ Daueraufgabe	

Stand der Koordination der Gesamtmassnahme

Festsetzung

Massnahme

Kanton, Regionen und Gemeinden schaffen günstige Voraussetzungen für eine nachhaltige touristische Entwicklung. Sie nehmen dabei Rücksicht auf die Bedürfnisse der ansässigen Bevölkerung und der Umwelt. Sie sorgen für eine stufengerechte räumliche Abstimmung von touristischen Vorhaben.

Vorgehen

1. Der Kanton
- legt Grundsätze für die touristische Entwicklung fest (siehe Rückseite),
- definiert die Anforderungen an die regionalen touristischen Entwicklungskonzepte (siehe Rückseite).
- bezeichnet die kantonal bedeutenden Intensiverholungsgebiete im kantonalen Richtplan (siehe Rückseite).

2. Die Regionalkonferenzen resp. Regionen koordinieren in der regionalen Richtplanung Vorhaben mit überkommunalen Auswirkungen (z.B. MTB-Routen) oder regionaler Ausstrahlung (z.B. MTB-Anlagen, Sommerrodelbahnen). Sie berücksichtigen dabei das touristische Entwicklungskonzept gemäss Ziffer 1.

3. Die Gemeinden stimmen die touristischen Entwicklungsvorhaben auf die Entwicklungsziele der Gemeinde und übergeordnete Vorgaben ab. Sie treffen in ihrer Ortsplanung die nötigen Regelungen. Sie bezeichnen insbesondere:
- Touristische Transportanlagen (bestehende, Projekte)
- Zonen für standortgebundene Nutzungen bei Stationen
- Zonen für Skipisten mit und ohne technischer Beschneiung
- Zonen für weitere standortgebundene intensive Nutzungen (wie z.B. eine Sommerrodelbahn usw.)
- Schutz- und Schongebiete

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- Siedlungsentwicklung / Bauzonengrösse (Massnahme A_01)
- Zweitwohnungsbau (Massnahme D_06)
- Verkehrserschliessung
- Landschaft erhalten und aufwerten (Massnahme E_08)

Grundlagen

- Tourismuspolitisches Leitbild
- Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus 2009: Tourismus im Kanton Bern - Positionspapier und Strategie. Schlussbericht. (Auftraggeber: VOL/beco)
- Landschaftskonzept Schweiz (LKS, insbesondere Sachziele 3D-G)

Hinweise zum Controlling

Touristische Entwicklung räumlich steuern

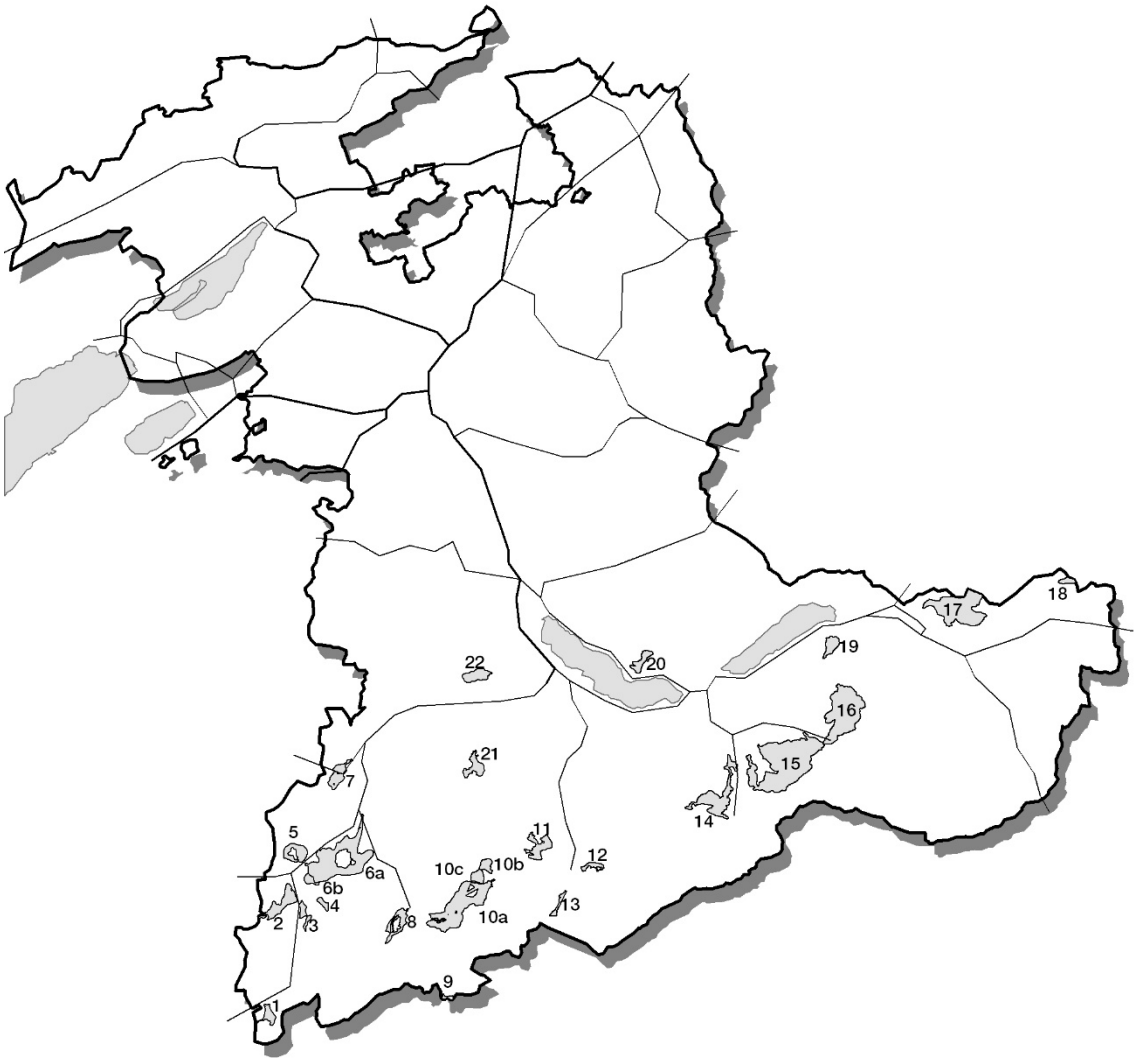
Kantonale Grundsätze für die touristische Entwicklung

– Die touristische Entwicklung eines Raums orientiert sich an den natürlichen Voraussetzungen und seinen besonderen Stärken. Sie setzt eine angemessene Erschliessung voraus, insbesondere mit dem öffentlichen Verkehr. Sie nimmt Rücksicht auf bestehende Qualitäten von Siedlung und Landschaft.
– Die touristische Siedlungsentwicklung erfolgt in den Bauzonen, schwerpunktmässig in den touristischen Kernorten.
– Neue, an einen Standort ausserhalb der Bauzonen angewiesene Bauten und Anlagen mit hohem Besucheraufkommen werden in den kantonal bedeutenden Intensiverholungsgebieten konzentriert. Innerhalb der Intensiverholungsgebiete benötigen die Neutrassierung mit gleichem Ausgangs- und Endpunkt und der massvolle Ausbau keine weitere Abstimmung im kantonalen Richtplan, sofern damit nicht bedeutende kantonale oder nationale Interessen stärker betroffen werden.
– Die Erweiterung und Verbindung von Intensiverholungsgebieten ist bei ausgewiesenem touristischem Potenzial und unter der Bedingung der Schonung von Natur und Landschaft sowie von angemessenen Kompensationsmassnahmen möglich. Sie erfordert eine Anpassung des kantonalen Richtplans.
– Bestehende Ausflugsziele, Ausflugsstationen und Ausgangspunkte ausserhalb der Intensiverholungsgebiete können bei guter Einordnung in Natur/Landschaft und bei genügender Erschliessung massvoll erweitert werden.
– Nicht mehr genutzte Anlagen ausserhalb der Bauzonen sind zu entfernen.

Anforderungen an regionale touristische Entwicklungskonzepte

– Analyse der Ausgangslage (Bestand Erst-, Zweitwohnungen bewirtschaftet / unbewirtschaftet, übrige touristische Beherbergung; übrige touristische Infrastruktur; bisherige Entwicklung / Perspektiven)
– Zielvorstellungen für die räumliche Entwicklung differenziert nach Teilräumen / Gemeinden:
    - Touristische Ausrichtung / Positionierung (Sommer- / Wintertourismus; Zielgruppen; Kernangebote / Kernräume)
    - Entwicklungsziele für die wichtigen Bereiche der touristischen Beherbergung (Resorts, Hotellerie, Ferien- / Zweitwohnungen, Camping, ev. weitere)
    - Umgang mit bestehenden Baugebietsreserven
    - Bezeichnung von Arealen / Gebieten, welche für die touristische Beherbergung von besonderer Bedeutung sind
    - Aussagen zur Entwicklung der übrigen touristischen Infrastruktur, namentlich der touristischen Transportanlagen und grösseren Sport- und Freizeiteinrichtungen, und deren Abstimmung mit der Erschliessung (öffentlicher Verkehr, Strassenerschliessung, wichtige öffentliche Parkierungsanlagen) sowie der Erhaltung von Schutz- und Schongebieten für Natur und Landschaft
– Bezeichnung von Massnahmen auf überkommunaler und kommunaler Ebene zur Erreichung der Ziele.

Kantonal bedeutende Intensiverholungsgebiete



KS: Koordinationsstand der einzelnen Standorte: FS: Festsetzung, ZE: Zwischenergebnis, VO: Vororientierung

Nr.	Intensiverholungsgebiet	Gemeinde	Regionalkonferenz / Region	KS
1	Les Diablerets	Gsteig	Obersimmental-Saanenland	FS
2	Eggli	Saanen/Gstaad	Obersimmental-Saanenland	FS
3	Wispile	Saanen/Gstaad	Obersimmental-Saanenland	FS
4	Wasserngrat	Saanen/Gstaad	Obersimmental-Saanenland	FS
5	Rellerli	Saanen/Gstaad	Obersimmental-Saanenland	FS
6	Hornberg/Saanersloch/Rinderberg a) bestehend b) Erweiterung Hornberg Richtung Gstaad	Saanen/Gstaad / Zweisimmen / St.Stephan	 Obersimmental-Saanenland Obersimmental-Saanenland	 FS ZE
7	Jaunpass	Boltigen	Obersimmental-Saanenland	FS
8	Betelberg	Lenk	Obersimmental-Saanenland	FS
9	Plaine Morte (Teil des Skigebiets Crans-Montana VS)	Lenk	Obersimmental-Saanenland	FS
10	Silleren/Hahnenmoos/Kuenisbärgli – Metschstand – Tschentenalp a) bestehend Silleren/Hahnenmoos/Kuenisbärgli – Metschstand b) bestehend Tschentenalp c) Verbindung Silleren – Tschentenalp	Adelboden / Lenk	 Obersimmental-Saanenland / Kandertal Kandertal Kandertal	 FS FS ZE

Nr.	Intensiverholungsgebiet	Gemeinde	Regionalkonferenz / Region	KS
11	Elsigenalp	Frutigen	Kandertal	FS
12	Oeschinen	Kandersteg	Kandertal	FS
13	Stock – Sunnbüel	Kandersteg	Kandertal	FS
14	Schilthorn	Lauterbrunnen / Mürren	Oberland-Ost	FS
15	Männlichen – Kleine Scheidegg – Jungfraujoch	Lauterbrunnen / Grindelwald	Oberland-Ost	FS
16	First	Grindelwald	Oberland-Ost	FS
17	Hasliberg	Meiringen / Hasliberg	Oberland-Ost	FS
18	Engstlenalp (Teil des Skigebiets Titlis/Jochpass)	Innertkirchen	Oberland-Ost	FS
19	Axalp	Brienz	Oberland-Ost	ZE
20	Niederhorn	Beatenberg	Oberland-Ost / Entwicklungsraum Thun	FS
21	Wiriehorn	Diemtigen	Entwicklungsraum Thun	FS
22	Stockhorn	Erlenbach	Entwicklungsraum Thun	ZE

Räumliche Voraussetzungen für die Umsetzung der Justizvollzugsstrategie 2017 – 2032 schaffen

Zielsetzung

Aufgrund der sich stark veränderten und neuen Herausforderungen sowie der teilweise stark sanierungs- und modernisierungsbedürftigen Infrastrukturen im Justizvollzug hat die Polizei- und Militärdirektion des Kantons Bern (POM) die Justizvollzugsstrategie 2017 - 2032 erarbeitet. Die räumlich wirksamen Massnahmen für deren Umsetzung sollen im Richtplan gesichert werden.

Hauptziele: C Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen

Beteiligte Stellen

Kanton Bern	AGG
	AGR
	AJV
	KAPO
	KDP
Bund	Bundesamt für Justiz
Andere Kantone	Konkordatskantone
Federführung:	AGG

Realisierung

☑ Kurzfristig	bis 2022
☐ Mittelfristig	2023 bis 2026
☑ Daueraufgabe	

Stand der Koordination der Gesamtmassnahme

Zwischenergebnis

Massnahme

Gestützt auf den Regierungsratsbeschluss vom 15. Mai 2019 (RRB Nr. 507/2019) unterbreitete der Regierungsrat auf Antrag der Polizei- und Militärdirektion dem Grossen Rat des Kantons Bern den Bericht "Masterplan der Justizvollzugsstrategie 2017-2032, Strategisches Umsetzungsszenario" vom 8. Mai 2019 zur Kenntnisnahme. Anlässlich der Herbstsession 2019 nahm der Grosse Rat des Kantons Bern am 11. September 2019 den Bericht zur Kenntnis. Im Rahmen der strategischen Planung werden die Massnahmen für die einzelnen Standorte und die zeitliche Priorisierung der Umsetzung festgelegt. Darauf aufbauend werden die räumlich wirksamen Massnahmen für die Umsetzung (insbesondere Neubauten an neuen Standorten) im Massnahmenblatt festgesetzt.

Vorgehen

1. Konkretisieren des Masterplans für die einzelnen Standorte.
2. Aufnahme der Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt in den Richtplan.
3. Umsetzung der verschiedenen Bauvorhaben.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- Umzonung von Landwirtschaftsland in Zone für öffentliche Nutzung / Allfälliger Verbrauch von Fruchtfolgeflächen
- Heikles Umfeld (Landwirtschaftszone, Politik, betroffene Gemeinden etc.)
- Finanzierung: Das Bundesamt für Justiz beteiligt sich mit maximal einem Drittel an den anrechenbaren Baukosten für Justizvollzugsanstalten und bis zu 100 % (i.R. ca. 60 %) an der ausländerrechtlichen Administrativhaft; mit dem „Kostgeld“ (pro Einweisung und Tag) finanzieren die Einweiserkantone zusätzlich anteilmässig Unterhalt, Amortisation und Verzinsung des investierten Kapitals mit. (Konkordatskantone: Strafvollzugskonkordat der Nordwest- und Innerschweiz – Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Bern, Luzern, Obwalden, Nidwalden, Schwyz, Solothurn, Uri, Zug)

Grundlagen

Justizvollzugsstrategie 2017 - 2032

Hinweise zum Controlling

Vorliegen der notwendigen Ein- oder Umzonungen

Standortkonzentration der Berner Fachhochschule

Zielsetzung

Die Departemente der Berner Fachhochschule BFH sollen an möglichst wenigen Standorten konzentriert und damit der BFH ein Gesicht nach Aussen gegeben werden.

Hauptziele: C Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen

Beteiligte Stellen

Kanton Bern	BVD / BKD
Bund	SBFI
Gemeinden	Bern
	Biel / Bienne
	Burgdorf
Dritte	Berner Fachhochschule
Federführung:	BVD / BKD

Realisierung

☑ Kurzfristig	bis 2022
☑ Mittelfristig	2023 bis 2026
☐ Daueraufgabe	

Stand der Koordination der Gesamtmassnahme

Festsetzung

Massnahme

Die Berner Fachhochschule soll departementsweise konzentriert werden. Die Departemente Architektur, Holz und Bau (AHB) sowie Technik und Informatik (TI) sollen beim Bahnhof Biel/Bienne in einem Neubau angesiedelt werden. Die Departemente Wirtschaft, Gesundheit und Soziale Arbeit (WGS), Hochschule der Künste Bern (HKB) und Rektorat und Services (RSR) sollen in einem Neubau in Bern Weyermannshaus Ost zusammengefasst werden.

Vorgehen

Der Neubau für die erste Etappe der Standortkonzentration in Biel/Bienne wird städtebaulich und verkehrstechnisch optimal in das Bahnhofgebiet Biel/Bienne eingegliedert (Grossratsentscheide Projektierungskredit 2014 und Ausführungskredit 2017, Bezug Herbst 2022 – Perimeter siehe Rückseite).
Der Campus am Standort Weyermannshaus Ost in Bern wird verkehrstechnisch und städtebaulich optimal in den dortigen ESP eingebunden. (Bezug voraussichtlich 2026).

Gesamtkosten:	100%	240'000'000	Fr.
davon finanziert durch:			
Kanton Bern	79%	190'000'000	Fr.
Bund	17%	40'000'000	Fr.
Regionen			Fr.
Gemeinden			Fr.
Andere Kantone			Fr.
Dritte	4%	10'000'000	Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern

Finanzierungsart:

- ☐ Als Teil der Laufenden Rechnung
- ☑ Als Teil der Investitionsrechnung
- ☐ Spezialfinanzierung:

Finanzierungsnachweis

- ☑ Im Aufgaben- und Finanzplan enthalten

Bemerkung: Kosten für die erste Etappe; zweite Etappe noch nicht genügend konkretisiert.

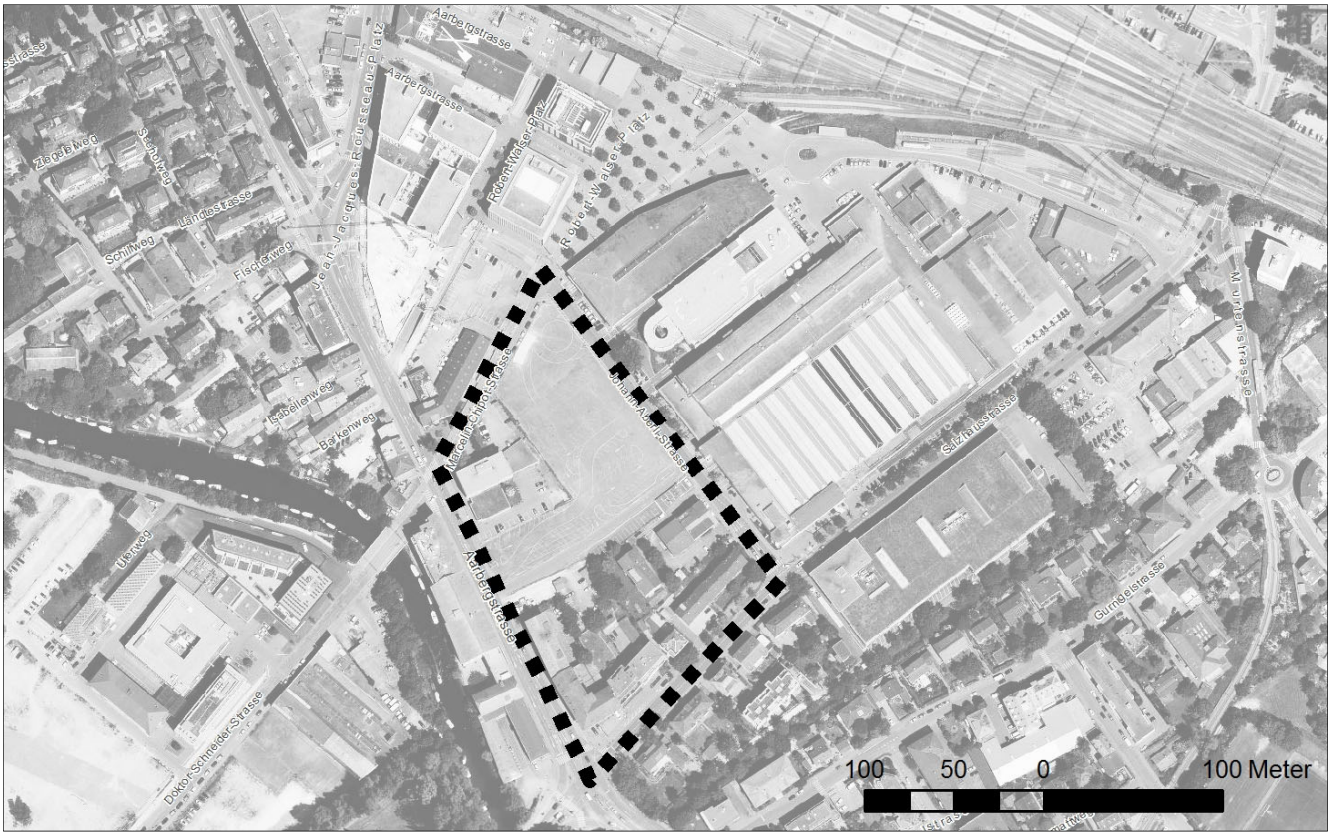
Abhängigkeiten/Zielkonflikte

Grundlagen

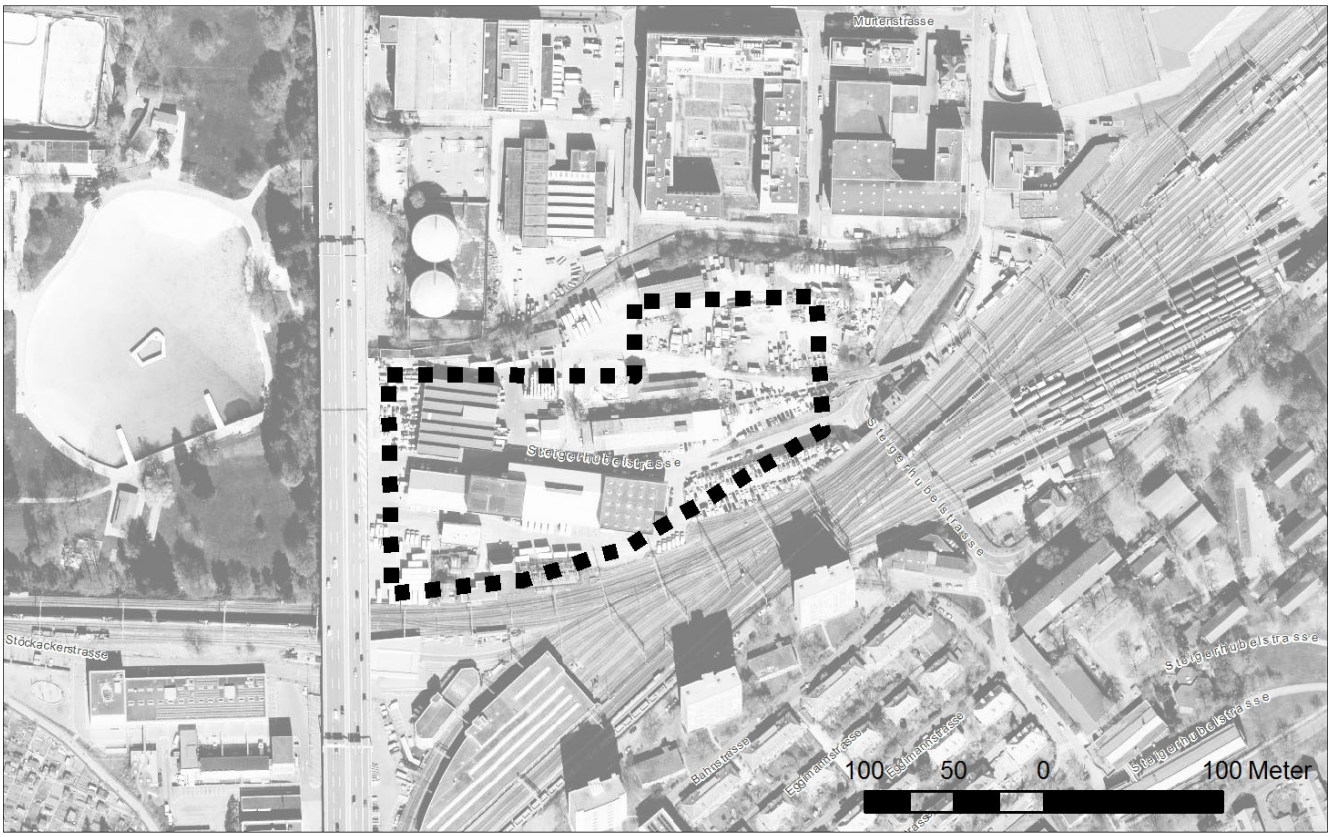
- Bericht des Regierungsrats zur Standortkonzentration der Berner Fachhochschule vom 2. November 2011 (vom Grossen Rat am 22. März 2012 mit Planungserklärungen zur Kenntnis genommen).
- Bericht des Regierungsrats zur Standortkonzentration der Berner Fachhochschule, Standortanalyse Bern und Burgdorf vom 9. Dezember 2015 (vom Grossen Rat am 1. Juni 2016 zur Kenntnis genommen).

Hinweise zum Controlling

Perimeter der Fachhochschulcampusse



Campus Biel / Bienne



Campus Bern Weyermannshaus

Öffentliche Abwasserentsorgung sichern

Zielsetzung

Die öffentliche Abwasserentsorgung ist dauerhaft und langfristig gewährleistet. Die Anzahl der Abwasserreinigungsanlagen (ARA) und deren Standorte garantieren einen ökologisch und volkswirtschaftlich sinnvollen Gewässerschutz.

Hauptziele: C Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen
E Natur und Landschaft schonen und entwickeln

Beteiligte Stellen	
Kanton Bern	AGR
	AWA
	LANAT
	TBA
Bund	Bundesamt für Umwelt
Regionen	Alle Regionen
	Regionalkonferenzen
Gemeinden	Betroffene Gemeinden
Andere Kantone	Betroffene Nachbarkantone
Dritte	Reg. Organisationen Abwasserentsorgung
Federführung:	AWA

Realisierung

- ☐ Kurzfristig bis 2022
- ☐ Mittelfristig 2023 bis 2026
- ☑ Daueraufgabe

Stand der Koordination der Gesamtmassnahme

Festsetzung

Massnahme

Das Massnahmenblatt zeigt auf, wo sich als Ergebnis der regionalen ARA-Planungen ein räumlicher Koordinationsbedarf ergibt. Das AWA definiert in Zusammenarbeit mit den ARA-Inhabern (Gemeinden und regionale Organisationen) sowie den betroffenen Nachbarkantonen, welche ARA-Standorte langfristig für eine ökologisch und volkswirtschaftlich sinnvolle Abwasserreinigung notwendig sind und wo sich daraus abgeleitet Koordinationsbedarf ergibt. Massgebliche Grundlage hierzu bilden regionale Planungen. Das AWA sorgt dafür, dass solche Studien ausgelöst, finanziell unterstützt (Abwasserfonds) und umgesetzt werden.

Vorgehen

Aus den regionalen ARA-Planungen ergeben sich hinsichtlich des Koordinationsbedarfs drei grundsätzliche Fälle:
1. ARA-Standorte mit bekanntem Koordinationsbedarf; es sind dabei zwei Varianten möglich:
Bei ARA-Standorten, die bestehen bleiben, jedoch Ausbaubedarf aufweisen, stellen die ARA-Inhaber in Zusammenarbeit mit dem AWA sicher, dass der notwendige Platzbedarf zur Verfügung steht. Die ARA-Inhaber garantieren die dauernde und langfristige Gewährleistung der gesetzeskonformen Abwasserentsorgung.
Bei ARA-Standorten, wo aufgrund von Regionalstudien ein Anschluss an eine andere ARA nachgewiesenermassen sinnvoll ist, sind die Gemeinden bzw. regionalen Organisationen als Inhaber der Anlagen für dessen Realisierung verantwortlich. In den entsprechenden Perimetern mit Koordinationsbedarf sind bei allen baulichen Vorhaben mögliche Auswirkungen auf ARA-Anschlussbauwerke zu berücksichtigen.
2. ARA-Standorte ohne Koordinationsbedarf: Bei ARA, die mittelfristig am jetzigen Standort bestehen bleiben und keinen Ausbaubedarf aufweisen, garantieren die ARA-Inhaber die dauernde und langfristige Gewährleistung der gesetzeskonformen Abwasserentsorgung. Bei ARA, deren Aufhebung beschlossen ist und deshalb kein Koordinationsbedarf mehr besteht, sind die Inhaber der Anlagen für die Realisierung der Anschlüsse verantwortlich. Das AWA unterstützt die ARA-Inhaber bei der schnellen Umsetzung der Massnahmen; für Anschlussprojekte können Mittel aus dem kantonalen Abwasserfonds gesprochen werden.
3. ARA-Standorte mit noch nicht bekanntem Koordinationsbedarf: Das AWA sorgt zusammen mit den betroffenen ARA-Inhabern und Nachbarkantonen dafür, dass die entsprechenden Regional- bzw. Anschlussstudien je nach Prioritäten ausgelöst, finanziell unterstützt (Abwasserfonds) und umgesetzt werden. Ein zukünftiger Koordinationsbedarf kann sowohl bei den ARA resultieren, an welche andere ARA angeschlossen werden, als auch im Korridor der Anschlussleitungen.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- Teilweise kleinräumige Struktur der Abwasserentsorgung
- Konflikt mit Raumbedarf Fliessgewässer, Revitalisierung, Naturschutzgebiete, Siedlungsentwicklung, Strassenprojekte etc.
- Koordination der Bauvorhaben bedingt durch teilweise grosse Altersunterschiede der ARA

Grundlagen

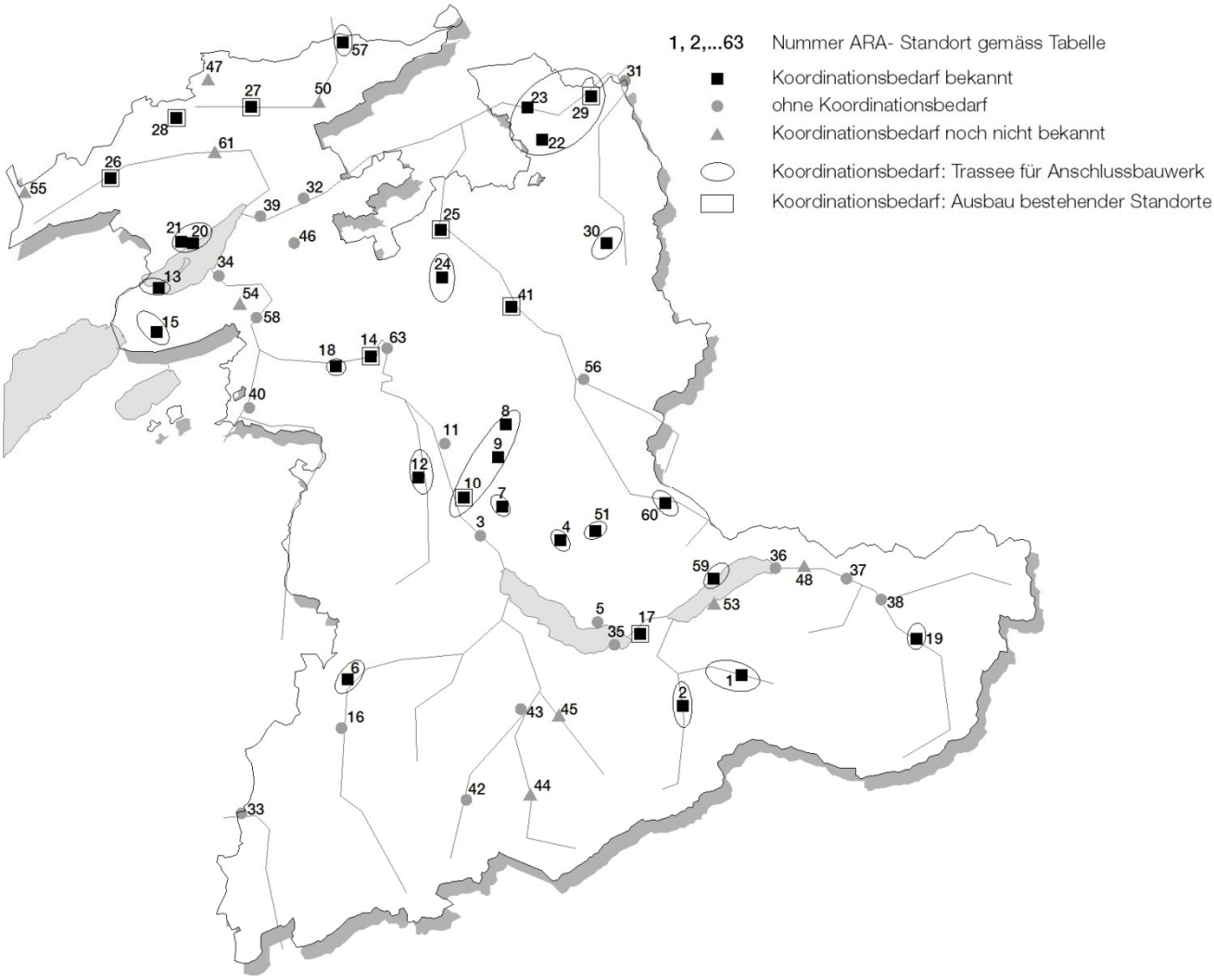
- Sachplan Siedlungsentwässerung – Massnahmenprogramm 2017 - 2022
- Eidgenössische und kantonale Gewässerschutzgesetzgebung
- ARA-Regionalstudien bzw. ARA-Anschlussstudien
- Bericht des AWA betreffend Massnahmen zur Elimination von Spurenstoffen
- Gewässerschutzkarte und Gewässernetz GNBE

Hinweise zum Controlling

Einsatz von Kantonsbeiträgen bei ARA-Zusammenschlüssen bzw. Leistungssteigerung von bestehenden ARA (Abwasserfonds)

Öffentliche Abwasserentsorgung sichern: Koordinationsbedarf öffentlicher ARA

(ganzjährig betrieben, > 200 Einwohnerwerte)



Legende zu Tabelle:
Nr.: Nummer auf Karte; ARA-Nr. gemäss BAFU;
KS: Koordinationsstand (VO: Vororientierung, ZE: Zwischenergebnis, FS: Festsetzung)

ARA-Standorte mit bekanntem Koordinationsbedarf

Nr.	ARA-Name	ARA-Nr.	Koordinationsbedarf	KS
1	Grindelwald	57600	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Regionale Lösung ab 2035 mit ARA Lauterbrunnen und Interlaken wird geprüft. Trasseefreihaltung für Anschlussleitung Grindelwald-Interlaken. Quelle: Regionalstudie Interlaken (2010)	ZE
2	Lauterbrunnen	58400	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Regionale Lösung ab 2035 mit ARA Grindelwald und Interlaken wird geprüft.Trasseefreihaltung und Umnutzung Stollen (Wasserkraft) für Anschlussleitung Lauterbrunnen-Interlaken. Weiterbetrieb ARA vorgesehen bis zum Zusammenschluss. Quelle: Regionalstudie Interlaken (2010)	ZE
4	Teuffenthal	94000	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Anschluss an ARA Thunersee ist 2020 vorgesehen. Quelle: Anschlussstudie Teuffenthal	FS
7	Bleiken	60400	Standort nicht wirtschaftlich und aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Anschluss an ARA Unteres Kiesental ist 2021 vorgesehen. Trasseefreihaltung für Anschlussleitung an ARA Unteres Kiesental, evtl. Aufhebung von weiteren	FS

Nr.	ARA-Name	ARA-Nr.	Koordinationsbedarf	KS
			Kleinkläranlagen im Perimeter. Quelle: Anschlussstudie Bleiken-Unteres Kiesental (2017)	
8	Grosshöchstetten	60800	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Anschluss an ARA Unteres Kiesental vorgesehen. Trasseefreihaltung für Anschlussleitung. Quelle: Regionalstudie Kiesental (2017)	FS
9	Kiesental oberes	60700	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Anschluss an ARA Unteres Kiesental vorgesehen. Trasseefreihaltung für Anschlussleitung. Quelle: Regionalstudie Kiesental (2017)	FS
10	Kiesental unteres	61100	Der jetzige Standort bleibt; der Anschluss der ARA Grosshöchstetten und Oberes Kiesental bedingt Ausbauten. Trasseefreihaltung für Anschlussleitungen (siehe Nrn. 8 und 9). Quelle: Regionalstudie Kiesental (2017)	FS
12	Gürbetal	86900	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Der jetzige Standort bedingt Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen. Anschluss an ara region bern ag ist in Prüfung. Trasseefreihaltung für Anschlussleitung Kaufdorf - Toffen bei Variante Anschluss an ara region bern ag. Quelle: Anschlussstudie Gürbetal-ara region bern ag (2018)	ZE
13	Erlach	49200	Standort nicht wirtschaftlich. Regionale Lösung mit STEP Marin und Le Landeron machbar. Koordinationsbedarf bei Tätigkeiten im Gebiet Le Landeron-Marin-Erlach. Quelle: Regionalstudie Seeland (2012)	ZE
14	ara region bern ag	35100	Der jetzige Standort bleibt. Ausbauten (ARA mit zusätzlicher Reinigungsstufe für Elimination Spurenstoffe, Transportkanäle; siehe Nrn. 12, 18) sind mit der räumlichen Entwicklung angrenzend an den ARA-Standort zu koordinieren. Quelle: Anschlussstudien Gürbetal (2018) und Wohlen (2018)	FS
15	Ins-Müntschemier	49602	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Anschluss an ARA Marin in Abklärung. Anschluss an ARA Murten wurde verworfen. Koordination mit raumwirksamen Tätigkeiten. Quelle: Regionalstudie Seeland (2012)	ZE
17	Interlaken	59300	Standort bleibt. Ausbau notwendig bei ARA-Anschlüsse Grindelwald, Lauterbrunnen. Koordination mit Siedlungsentwicklung. Quelle: Regionalstudie Interlaken (2010)	FS
18	Wohlen	36000	Anschluss an ara region bern ag in Abklärung, der Anschluss wird von den Verantwortlichen der ARA Wohlen favorisiert. Massnahmen abzustimmen mit Entsorgungskonzept Stadt Bern-West. Quelle: Anschlussstudie Wohlen-ara region bern ag (2018)	ZE
19	Guttannen-Ruebgarti	78200	Weiterbetrieb oder Aufhebung gleichwertig. Aufhebung des ARA-Standorts infolge Naturgefahren und neue dezentrale Lösung ist eine Möglichkeit	ZE
20	Am Twannbach	74000	Aufhebung der ARA und Anschluss an STEP Le Landeron ist beschlossen. Quelle: Anschlussstudie Gesamtbetrachtung ARA Plateau de Diesse (2007) und Twann, Studie Zukunft ARA Am Twannbach (2017)	FS
21	Prêles	72500	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Anschluss an ARA Am Twannbach bzw. Richtung La Neuveville ist vorgesehen. Trasseefreihaltung für Anschlussleitung Richtung Schnernelz. Quelle: Anschlussstudie Gesamtbetrachtung ARA Plateau de Diesse (2007) und Twann, Studie Zukunft ARA Prêles (2018)	FS
22	Herzogenbuchsee	99400	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Der jetzige Standort bedingt Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen. Anschluss an ZALA in Abklärung, Trasseefreihaltung für notwendige Anschlussleitung. Quelle: MV-Bericht AWA (2017), Regionalstudie Oberaargau (2018)	ZE
23	Wangen-Wiedlisbach	99200	Regionale Lösung mit ARA Herzogenbuchsee und ZALA wird zurzeit abgeklärt. Koordination mit der räumlichen Entwicklung angrenzend an den ARA-Standort bzw. Trasseefreihaltung für möglichen Anschluss an ZALA. Quelle: MV-Bericht AWA (2017), Regionalstudie Oberaargau (2018)	ZE
24	Moossee-Urtenenbach	41100	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Der Standort der ARA Moossee-Urtenenbach bedingt Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen. Lösungen werden unter Berücksichtigung von finanziellen, rechtlichen und umweltbeeinflussenden Konsequenzen geprüft. Das Trassee für eine eventuelle Leitung Richtung ARA Burgdorf ist freizuhalten. Die Entscheidfindung ist im Gange. Quelle: MV-Bericht AWA (2017), Regionalstudie (2018)	ZE

Nr.	ARA-Name	ARA-Nr.	Koordinationsbedarf	KS
25	Burgdorf-Fraubrunnen	40100	Standort bleibt. Je nach Ergebnis der Entscheidfindung unter Nr. 24 ist ein Ausbau der Kläranlage notwendig. Koordination mit der räumlichen Entwicklung angrenzend an den ARA-Standort. Quelle: MV-Bericht AWA (2017), Regionalstudie (2018)	ZE
26	Saint- Imier	44800	Allfällige Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen sind mit der räumlichen Entwicklung angrenzend an den ARA-Standort zu koordinieren. Quelle: MV-Bericht AWA (2017)	ZE
27	Tavannes	69600	Allfällige Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen sind mit der räumlichen Entwicklung angrenzend an den ARA-Standort zu koordinieren. Quelle: MV-Bericht AWA (2017)	ZE
28	Tramelan	44600	Allfällige Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen sind mit der räumlichen Entwicklung angrenzend an den ARA-Standort zu koordinieren. Quelle: MV-Bericht AWA (2017)	ZE
29	ZALA	32101	Standort bleibt. Konsequenzen bei einem allfälligen Anschluss der ARA Dürrenroth, Herzogenbuchsee und Wangen-Wiedlisbach sind in Abklärung. Quelle: Regionalstudie Oberaargau (2018)	FS
30	Dürrenroth	95200	Anschluss an ZALA ist beschlossen. Trasseefreihaltung für Anschlussleitung. Quelle: Regionaler GEP ARA-Verband Affoltern-Dürrenroth-Walterswil (2017)	FS
41	Mittleres Emmental	95600	Der jetzige Standort bleibt. Gemäss vorgeschlagener Gesetzesrevision (Inkraftsetzung per 1.6.2019) sind keine Massnahmen zur Elimination von Spurenstoffen nötig.. Quelle: MV-Bericht AWA (2017), Regionalstudie (2018)	FS
51	Eriz-Linden	92402	Anschluss an ARA Thunersee oder Weiterbetrieb. Ein möglicher Anschluss wird bis 2020 abgeklärt. Trasseefreihaltung für allfällige Anschlussleitung.	ZE
57	Moutier-Roches	70400	Der jetzige Standort bleibt mittelfristig bestehen; er bedingt allenfalls Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen. Ein möglicher Anschluss an die ARA Delsberg ist eine langfristige Option; Trasseefreihaltung für allfällige Anschlussleitung. Quelle: MV-Bericht AWA (2017), Bericht Elimination von MV an der Birs (2017)	ZE
59	Oberried b.I.	58902	Anschluss an ARA Interlaken, ARA Brienz oder Weiterbetrieb. Ein möglicher Anschluss wird bis 2020 abgeklärt. Trasseefreihaltung für allfällige Anschlussleitung	ZE
60	Schangnau-Bumbach	90600	Standort nicht wirtschaftlich und aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Anschluss an ARA Langnau ist in Abklärung	ZE
6	Boltigen	79100	Anschluss an ARA Thunersee 2019 ist beschlossen. Trasseefreihaltung für Anschlussleitung. Quelle: Anschlussprojekt (2017)	FS

ARA-Standorte ohne Koordinationsbedarf

Nr.	ARA-Name	ARA-Nr.	Koordinationsbedarf	KS
3	Thunersee	94400	Keiner	FS
5	Beatenberg-Wang	57102	Keiner (Aufhebung der ARA für 2019 beschlossen)	FS
16	Simmental oberes	79400	Der jetzige Standort bleibt; ein Anschluss an die ARA Thunersee ist mittelfristig ausgeschlossen	FS
31	Murg	34500	Keiner	FS
33	Saanen	84300	Keiner	FS
34	Täuffelen	75100	Keiner	FS
35	Därligen	57500	Keiner (Aufhebung der ARA für 2019 beschlossen)	FS
36	Brienz	57300	Der jetzige Standort bleibt, Neubau in Projektierung.	FS
37	Meiringen	78500	Der jetzige Standort bleibt.	FS
38	Innertkirchen	78400	Der jetzige Standort bleibt, Neubau seit 2018 in Betrieb	FS
39	Biel	73300	Der jetzige Standort bleibt; er bedingt Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen. Quelle: MV-Bericht AWA (2017)	FS
40	Sensetal	66700	Der jetzige Standort bleibt; er bedingt Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen. Quelle: MV-Bericht AWA (2017)	FS
42	Adelboden	56102	Keiner	FS

Nr.	ARA-Name	ARA-Nr.	Koordinationsbedarf	KS
43	Frutigen	56300	Keiner	FS
56	Langnau	90200	Keiner	FS
63	Worblental	36200	Der jetzige Standort bleibt; er bedingt Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen. Quelle: MV-Bericht AWA (2017)	FS
11	Münsingen	61600	Der jetzige Standort bleibt. Quelle: Regionalstudie Kiesental (2017)	FS
32	Orpund	74600	Der jetzige Standort bleibt; Sanierung in Projektierung	FS
58	Niederried b.K.	30401	Keiner (Aufhebung der ARA für 2018 beschlossen)	FS
46	Lyss	30600	Keiner	FS

ARA-Standorte Koordinationsbedarf noch nicht bekannt

Ein zukünftiger Koordinationsbedarf kann sowohl bei den ARA resultieren, an welche andere ARA angeschlossen werden, als auch im Korridor der Anschlussleitungen.

Nr.	ARA-Name	ARA-Nr.	Koordinationsbedarf	KS
44	Kandersteg	56500	Noch keine Aussage möglich	VO
45	Kiental-Reichenbach	56700	Noch keine Aussage möglich	VO
47	Bellelay	70600	Noch keine Aussage möglich	VO
48	Brienzwiler	57400	Noch keine Aussage möglich	VO
50	Court	69000	Noch keine Aussage möglich	VO
53	Iseltwald	58200	Noch keine Aussage möglich	VO
54	Kallnach	30400	Noch keine Aussage möglich	VO
55	La Ferrière	43500	Noch keine Aussage möglich	VO
61	Sonceboz	44400	Noch keine Aussage möglich	VO

Ortsbilder erhalten, aufwerten und entwickeln

Zielsetzung

Der Kanton strebt eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen an. Mit einer hohen Siedlungsqualität soll Akzeptanz für die Innenentwicklung geschaffen und die Identifikation der Bevölkerung mit dem Ort gefördert werden. Das Ortsbild wird als wichtige Komponente der Siedlungsqualität wahrgenommen und wird im Zusammenspiel mit anderen Themen aus Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft bei Planungs- und Bauprozessen berücksichtigt.

Hauptziele: A Den Boden haushälterisch nutzen und die Siedlungsentwicklung konzentrieren
D Wohn- und Arbeitsstandorte differenziert aufwerten und gestalten

Beteiligte Stellen

Kanton Bern	AGR
	BVD
	KDP
Gemeinden	Alle Gemeinden
Dritte	OLK
Federführung:	AGR

Realisierung

☐ Kurzfristig	bis 2022
☐ Mittelfristig	2023 bis 2026
☑ Daueraufgabe	

Stand der Koordination der Gesamtmassnahme

Festsetzung

Massnahme

Die Planungsbehörden aller Stufen berücksichtigen die kulturellen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Werte der Ortsbilder bei ihren raumwirksamen Tätigkeiten und fördern eine hohe Siedlungs- und Wohnqualität. Bei Planungs- und Baugeschäften wird das Thema Ortsbildqualität frühzeitig und angemessen berücksichtigt.

Vorgehen

Kanton:
- Der Kanton berücksichtigt bei seinen Planungs- und Bauvorhaben das Thema Ortsbild und erarbeitet dazu frühzeitig die nötigen Grundlagen.
- Der Kanton unterstützt die Gemeinden in der Bearbeitung des Themas mittels Arbeitshilfen (z.B. Arbeitshilfe «Ortsbild») und durch das Beratungsangebot seiner Fachstellen.

Gemeinden:
- Die Gemeinden berücksichtigen im Rahmen ihrer Siedlungsentwicklung (insb. bei der Geltendmachung des 15-jährigen Baulandbedarfs Wohnen) die Auswirkungen von Planungen und Bauvorhaben auf das Ortsbild und weisen die Ergebnisse im Bericht nach Art. 47 RPV nach. Dazu schaffen sie die nötigen Grundlagen.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

Siedlungsentwicklung nach innen fördern (Massnahme A_07)

Grundlagen

- AHOP «Ortsbild»
- AHOP «Siedlungsentwicklung nach innen»
- AHOP «Bericht nach Art. 47 RPV»
- Bundesinventar ISOS
- Kantonales Bauinventar

Hinweise zum Controlling

Landschaften erhalten und aufwerten

Zielsetzung

Der Kanton will besonders schöne oder kulturgeschichtlich wertvolle Landschaften erhalten und mehr Gewicht legen auf den schonenden Umgang mit der ganzen Landschaft.

Hauptziele: E Natur und Landschaft schonen und entwickeln

Beteiligte Stellen

Kanton Bern	AGR
	AK
	ANF
	AUE
Bund	Bundesamt für Umwelt
Regionen	Alle Regionen
Gemeinden	Alle Gemeinden
Andere Kantone	Betroffene Nachbarkantone
Federführung:	AGR

Realisierung

☑ Kurzfristig	bis 2022
☐ Mittelfristig	2023 bis 2026
☑ Daueraufgabe	

Stand der Koordination der Gesamtmassnahme

Festsetzung

Massnahme

1. Die Gemeinden erarbeiten gestützt auf die kantonalen Grundsätze (s. Rückseite) im Rahmen der Ortsplanungsrevision eine Landschaftsplanung. Dabei sind die regionalen Richtpläne Landschaft zu berücksichtigen.
2. Der Kanton erarbeitet Grundlagen zur Förderung einer kohärenten Landschaftspolitik, die auf neue Herausforderungen und zusätzliche finanzielle Angebote des Bundes reagieren kann.

Vorgehen

1. Die Gemeinden berücksichtigen die Minimalanforderungen bei Landschaftsplanungen, wie sie in der AHOP „Anforderungen an die kommunale Landschaftsplanung“ und der „Erläuterung für Fachleute“ dargelegt sind.
2. Das AGR aktualisiert das Kantonale Landschaftsentwicklungskonzept (KLEK) in Zusammenarbeit mit den kantonalen Fachstellen und entwickelt es weiter (bis Ende 2019).

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

Grundlagen

Art. 1-3 und 17 RPG; Art. 64, Art. 64a, Art. 86 i.V.m. Art. 9a Abs. 1, insbeso. lit. b, BauG

Hinweise zum Controlling

Grundsätze für den Umgang mit dem Thema Landschaft in der Ortsplanung

Gestützt auf den Gesetzesauftrag muss das Thema Landschaft im Rahmen der Ortsplanung adäquat behandelt werden. Eine isolierte oder alleinige Entwicklung des Siedlungsgebiets, insbesondere die Erweiterung der Bauzone im Umfang des 15-jährigen Baulandbedarfs sowie die Ausscheidung von Weilerzonen, Ferienhauszonen oder andere landschaftsrelevante Planungen, kann nicht losgelöst von der Landschafts«entwicklung» erfolgen. Je nach Ausgangslage muss die vorhandene Landschaftsplanung überprüft und wenn nötig aktualisiert resp. (wo noch nicht vorhanden) neu erarbeitet werden.

1) Im Sinne einer Auslegeordnung ist ein Landschafts- und Naturinventar zu erarbeiten (gesamtes Gemeindegebiet, Detaillierungsgrad räumlich differenziert) und in einem Inventar- oder Hinweisplan darzustellen. Als Grundlage dienen u.a. Orthofotos, Feldbegehungen und Befragungen von Lokalkennern. Die wichtigsten Daten von Kanton und Bund sind digital aufbereitet. Sie können kostenlos aus dem Geoportal des Kantons Bern bezogen werden.

2) Gestützt auf den Inventar- bzw. Hinweisplan sind jene wesentlichen Inhalte in der Grundordnung (z.B. Schutzzonenplan) grundeigentümer- bzw. allgemeinverbindlich zu sichern (gesamtes Gemeindegebiet), welche nicht bereits durch übergeordnetes Recht ausreichend geschützt sind.

3) Nicht zwingender Bestandteil einer minimalen Ortsplanung, jedoch ein sinnvolles Instrument zur Steuerung der weiteren Entwicklung der Landschaft ist der behördenverbindliche Landschaftsrichtplan.