



Richtplan

**Richtplan 2030
Erweitertes
Richtplancontrolling `14**

Anpassungen des Richtplans

02. September 2015
RRB 1032/2015

Richtplananpassungen `14

Die Ziele des Regierungsrats für den Richtplan

Mit dem kantonalen Richtplan verfolgt der Regierungsrat vier Stossrichtungen:

- Der Richtplan ist ein wirkungsvolles Führungsinstrument des Regierungsrats für die Steuerung der räumlichen Entwicklung des Kantons.
- Die Raumplanung soll als Instrument zum Anstreben einer nachhaltigen Entwicklung gestärkt werden.
- Kantonale Interessen sollen offengelegt und wahrgenommen werden.
- Gesetzesaufträge von Bund und Kanton sollen umgesetzt werden.

Richtplan als wirkungsvolles Führungsinstrument einsetzen

Die strategischen Führungsinstrumente ergänzen

Der Richtplan ist – auch aufgrund der Vorgaben des Bundesrechts – eines der strategischen Instrumente in der Hand des Regierungsrates. Als Ergänzung zur politischen Gesamtplanung in den Richtlinien der Regierungspolitik und dem Aufgaben- und Finanzplan steckt er die Leitlinien und den Handlungsspielraum der Regierung im raumwirksamen Bereich ab. Bei strategischen Entscheiden mit räumlichen Auswirkungen sollen die Ziele der Raumordnungspolitik berücksichtigt werden. Zudem soll die Abstimmung raumwirksamer Vorhaben auf Regierungsstufe verbessert werden. Damit erhält das raumwirksame Handeln des Kantons Bern nach aussen und innen eine grössere Kohärenz. Mit der Verknüpfung mit den Finanzen kann zudem eine erhöhte Wirksamkeit der Raumordnungspolitik erreicht werden. Der Massnahmenteil des Richtplans stellt deshalb wo möglich Bezüge zu den Finanzen her.

Mit dem Richtplan Prioritäten setzen

Der Richtplan dient dazu, Prioritäten zu setzen. Er umfasst Ziele und Massnahmen, die aus fachlicher Sicht für die angestrebte Raumordnung des Kantons prioritär sind. Der Regierungsrat setzt aus politischer Sicht zusätzliche Prioritäten: Er bezeichnet Massnahmen, die bei der Umsetzung prioritär behandelt werden sollen.

Erfolg und Leistung des Richtplans messen

Für den Richtplan wird ein Controlling eingerichtet, mit dem der Grad der Zielerreichung bei den gesetzten Zielen und Massnahmen überprüft werden kann. Damit kann er seine Funktionen längerfristig erfüllen. Das Controlling trägt entscheidend zur Wirkungs- und Kostenorientierung bei, indem eine mangelhafte Umsetzung der Massnahmen frühzeitig erkannt wird. Die Inhalte und die Ausgestaltung des Richtplans sind zudem kompatibel mit den Grundsätzen der neuen Verwaltungsführung (NEF). Dadurch können Aufgaben stufengerecht wahrgenommen und die Leistungen inner- und ausserhalb der Verwaltung beurteilt werden.

Koordination und Verknüpfungen herstellen

Der Richtplan ist verknüpft mit bestehenden Sachplanungen und Konzepten und stimmt Politikbereiche mit räumlichen Auswirkungen – bei Bedarf auch ausserhalb der klassischen Raumplanung – aufeinander ab. Gleichzeitig werden neue Aufträge zur Bewältigung wichtiger Problembereiche erteilt oder wird zu vermehrter Zusammenarbeit und Koordination mit externen Partnern aufgefordert. Es ist deshalb zwingend, dass das Instrument Richtplan aktuell gehalten wird. Die Überarbeitung und Anpassung der Inhalte erfolgt in regelmässigen, für die einzelnen Richtplanteile stufengerecht festgelegten Zeitabständen.

Gemeinsam den Erfolg sichern

Der Richtplan ist das Resultat einer intensiven Zusammenarbeit mit den Partnern der Raumordnungspolitik inner- und ausserhalb der Verwaltung. Die damit ausgelösten oder intensivierten Prozesse, die dabei festgestellten Unterschiede in den Interessen, die eingeleiteten Kooperationen, der gemeinsam festgelegte Handlungsbedarf und die daraus entstandenen Vorschläge für koordinierte Lösungen sind die Basis für die wirkungsorientierte Umsetzung des Richtplans. Die eingeleiteten Prozesse sind im Hinblick

auf die Umsetzung gezielt zu nutzen und weiterzuentwickeln. Der Kanton ist bereit, bei diesen Kooperationen und Netzwerken weiterhin eine aktive Rolle zu spielen, aber auch Aufgaben stufengerecht zu delegieren.

Raumplanung als Instrument der nachhaltigen Entwicklung stärken

Nachhaltige Entwicklung unterstützen

Der Regierungsrat formuliert mit dem Richtplan Ziele und Massnahmen im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung im Kanton Bern. Er stützt sich dabei auf die Aufträge in der Bundes- und Kantonsverfassung. Eine nachhaltige Entwicklung soll gewährleisten, dass die Bedürfnisse der heutigen Generation befriedigt werden ohne dass die Möglichkeiten zukünftiger Generationen zur Befriedigung ihrer eigenen Bedürfnisse geschmälert werden. Mit dem Richtplan strebt der Regierungsrat deshalb eine Raumentwicklung an, die wirtschaftlich erfolgreich, ökologisch verträglich und sozial förderlich ist.

Mit dem Richtplan kantonale Interessen aufzeigen: Was gehört in den Richtplan?

Der Richtplan legt kantonale Interessen in der Raumordnungspolitik offen und bildet die Grundlage für eine auf Vertrauen basierende partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen dem Kanton, den Regionalkonferenzen bzw. Planungsregionen, den Gemeinden, dem Bund und anderen Partnern.

Was gehört in den Richtplan?

Das kantonale Interesse ist besonders in den folgenden Fällen gegeben (das bedeutet, dass die entsprechenden Inhalte in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden sollen):

Strategische Ziele umsetzen

- wenn raumwirksame Projekte, Aufgaben oder Tätigkeiten für die Erreichung der strategischen Ziele des Kantons entscheidend sind.

Übergeordnete Koordination sicherstellen

- wenn übergeordnete Koordinations- und Abstimmungsaufgaben in der kantonsinternen oder in der kantonsübergreifenden Zusammenarbeit wahrzunehmen sind, wenn raumwirksame Massnahmen im Auftrag des Bundes durchzuführen sind oder wenn für bestehende Planungsgrundlagen mit ungenügender Rechtsgültigkeit Behördenverbindlichkeit geschaffen werden muss.

Interessen ausgleichen

- wenn der Realisierung von Vorhaben Interessenkonflikte entgegenstehen und für die Realisierung der Interessenausgleich organisiert werden muss.

Regionen unterstützen

- wenn regionale raumwirksame Projekte, welche Ziele der kantonalen Raumordnungspolitik unterstützen, von den Regionalkonferenzen und Planungsregionen nicht selbständig gelöst werden können.

Effizient umsetzen

- wenn Massnahmen mit vergleichsweise geringem Aufwand eine grosse Wirkung im Hinblick auf die angestrebten Ziele der kantonalen Raumordnungspolitik erreichen.

Notwendigkeit
Richtplaneintrag im
Einzelfall klären

Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt

Gemäss Art. 8 Abs. 2 RPG müssen Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt eine Grundlage im Richtplan haben. Die Definition der Vorhaben, die von dieser Bestimmung betroffen sind, erfolgt in der Regel – Ausnahme: z.B. Verkehrsintensive Vorhaben – nicht mit zahlenmässigen Kriterien, sondern sie hat sich am kantonalen Interesse zu orientieren (s. vorheriger Abschnitt). Die Bedeutung eines Vorhabens für Raum und Umwelt und damit die Notwendigkeit eines Richtplaneintrags ist im Einzelfall zu beurteilen.

Als Richtschnur, was im Kanton Bern als Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt gelten kann, dient die nachstehende indikative Liste. Die Übersicht der Vorhaben, die im Richtplan jeweils aktuell enthalten sind, ist in den Erläuterungen auf dem Internet zu finden (www.be.ch/richtplan).

Art der Vorhaben	Bedeutung auf Raum und Umwelt Behandlung im Richtplan
Entwicklungsschwerpunkte (ESP), Schwerpunkte von öffentlichen Einrichtungen sowie Strategische Arbeitsplatzgebiete (SAZ)	Die Standortentwicklung für wirtschaftliche Aktivitäten sowie die Sicherstellung von öffentlichen Einrichtungen an zentralen und optimal erschlossenen Standorten erfordert eine sorgfältige Abstimmung mit der Verkehrs- und Umweltpolitik. Im Richtplan werden die im kantonalen Interesse liegenden Vorhaben räumlich festgelegt sowie Vorgaben für deren Förderung und Bewirtschaftung vorgegeben.
Verkehrsintensive Vorhaben (VIV)	Für die Ziele der Raumplanung ist die Ansiedlung von VIV an zentralen und optimal erschlossenen Standorten von zentraler Bedeutung. Dabei muss die Dimensionierung der VIV auf die Umweltziele und auf das Verkehrssystem abgestimmt sein. Der Kanton bezeichnet im Richtplan die Standorte für VIV mit mehr als 5'000 Fahrten und macht Vorgaben für die Festlegung von regionalen Standorten.
Anlagen zur Energieproduktion	Die Standortgebundenheit von Anlagen zur Produktion von Energie ist teilweise gross. Die Anlagen sind mit Rücksicht auf Siedlungen und Umwelt zu planen und zu erstellen. Mit der Festlegung im kantonalen Richtplan werden die Standorte der Anlagen raumplanerisch gesichert.
Ver- und Entsorgungsanlagen	Die Ver- und Entsorgung inkl. Abbau- und Deponieanlagen hat bedeutende Auswirkungen auf den Raum und die Umwelt. Bau, Betrieb und Unterhalt sollen möglichst umwelt- und ressourcenschonend erfolgen. Insbesondere beim Schwerverkehr sollen Transportwege optimiert und Wohnquartiere geschützt werden. Mit der Festlegung im kantonalen Richtplan wird für Standorte von übergeordnet abstimmungsbedürftigen Ver- und Entsorgungsanlagen von kantonalen Bedeutung eine sachbezogene Interessenabwägung sichergestellt.

Verkehrsvorhaben	Die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturen fokussiert sich nachfragebedingt hauptsächlich auf die Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung und die Entwicklungsachsen. An den Bau, Betrieb und Unterhalt der Infrastrukturen in diesen Räumen werden entsprechend hohe Anforderungen gestellt. Die Gestaltungs- und Betriebskonzepte sollen zu einem möglichst emissionsarmen Verkehrsablauf beitragen. Mit der Festlegung im kantonalen Richtplan werden für übergeordnete, abstimmungsbedürftige Verkehrsvorhaben von kantonaler Bedeutung eine sachbezogene Interessenabwägung und eine allfällig notwendige Raumsicherung sichergestellt.
Touristische Infrastrukturanlagen	Die grosse Bedeutung des Tourismus für die bernische Volkswirtschaft und der Abstimmungsbedarf von touristischen Anlagen mit den Interessen von Natur und Landschaft stellen spezifische Herausforderungen für die Raumplanung dar. Mit der räumlichen Festlegung und Behandlung von Anlagen im kantonalen Interesse und mit übergeordnetem Abstimmungsbedarf im kantonalen Richtplan wird eine sachgerechte Interessenabwägung sichergestellt.

Gesetzesaufträge von Bund und Kanton umsetzen

Klaren Orientierungsrahmen schaffen

Nach dem Bundesgesetz über die Raumplanung ist der kantonale Richtplan das Hauptinstrument der kantonalen Raumplanung (Art. 6 bis 12). Dieser Auftrag wird im kantonalen Baugesetz konkretisiert (Art. 103 f.). Diese Gesetzesaufträge werden so umgesetzt, dass bei der Ausführung von raumwirksamen Tätigkeiten und Projekten für alle Partner ein klarer Orientierungsrahmen entsteht.

Das Abwägen der Interessen unterstützen

Mit dem Richtplan wird ein wichtiges Instrument zur Wahrnehmung der Interessenabwägung bereitgestellt (Art. 3 RPV). Er zeigt den Stand des bisherigen Interessenausgleichs auf. Die Offenlegung der kantonalen Interessen schafft die Voraussetzung für das sorgfältige Abwägen verschiedener Interessen und ihre Abstimmung auf die Gesamtstrategie für die räumliche Entwicklung des Kantons Bern. Dadurch kann der Interessenausgleich zwischen verschiedenen Teilräumen und zwischen verschiedenen Fachbereichen erfolgen. Die Interessenabstimmung im Kräftespiel von Bund, Kanton, Regionen und Gemeinden findet stufengerecht und partnerschaftlich statt.

Handlungsmöglichkeiten der kantonalen Raumplanung

Die Raumplanung hat instrumentell drei Handlungsmöglichkeiten, um die kantonalen Interessen zu verfolgen und die räumlichen Auswirkungen von Entwicklungsprozessen zu beeinflussen.

Kantonale Ziele klar kommunizieren

- Durch eine gute Kommunikation legt der Kanton seine Interessen und Ziele offen und gibt Impulse für deren Umsetzung. Die aktive Rolle des Kantons zeigt sich, indem entsprechende personelle Ressourcen zur Verfügung stehen und die Ziele konsequent verfolgt werden.

Rahmenbedingungen setzen

- Um die Ziele zu erreichen braucht es einerseits Rahmenbedingungen in Form von notwendigen Schranken. Andererseits können durch den Abbau von unnötigen Hindernissen Handlungsspielräume geöffnet werden. Die aktive Rolle des Kantons

wird durch die Einflussnahme auf Gesetze und Erlasse erreicht, welche die Raumplanung betreffen.

Finanzielle Mittel bereitstellen

- Eine Reihe von Zielen kann nur mit der Bereitstellung entsprechender Finanzmittel erreicht werden. Ihre Verwendung erfolgt im Rahmen der gesetzten Prioritäten. Es ist darauf zu achten, dass die Finanzierung von Massnahmen in verstärktem Masse partnerschaftlich erfolgt.

Die drei Handlungsmöglichkeiten werden nach Bedarf eingesetzt, um im Sinne der gewünschten Entwicklung des Kantons Aktivitäten am richtigen Ort zu fördern bzw. am falschen Ort zu bremsen. Ziel ist die «richtige Nutzung am langfristig richtigen Ort». Eine aktive Koordination ermöglicht zudem, im Einzelfall bedeutende Projekte optimal in den Entwicklungsprozess einzupassen.

Der Nutzen des kantonalen Richtplans

Regierungsrat: Die räumliche Entwicklung steuern

Der Richtplan dient dem Regierungsrat als strategisches Führungsinstrument der Steuerung der räumlichen Entwicklung des Kantons Bern. Auf seiner Grundlage kann der Regierungsrat im räumlichen Bereich Schwerpunkte setzen sowie Leistungen und Wirkungen bezüglich der angestrebten Ziele messen.

Mit dem Richtplan setzt der Regierungsrat den Rahmen für die zukünftige Ausrichtung der Raumordnungspolitik. Um diese politisch bestimmte Stossrichtung in der praktischen Ausführung raumwirksamer Tätigkeiten umsetzen zu können, ist der Kanton auf die Zusammenarbeit mit Partnern angewiesen. Gemeinsam mit den Beteiligten soll nach Lösungen gesucht werden, die allen einen optimalen Nutzen bringen.

Kantonale Verwaltung: Orientierungsrahmen schaffen

Den kantonalen Fachstellen dient der Richtplan als verbindlicher Orientierungsrahmen. Er benennt die wichtigsten Politikbereiche mit räumlicher Auswirkung und stellt die Verknüpfung auf der strategischen Ebene sicher. Die Realisierung der Fachplanungen bleibt weiterhin in der Kompetenz der betroffenen Ämter. Dank der Abstimmung der raumwirksamen Planungen im Richtplan sollen die Abläufe in fachlichen Planungen möglichst vereinfacht werden. Der Richtplan unterstützt die Fachstellen bei Bedarf zudem bei der Reaktion auf Entwicklungen, die aus kantonaler Sicht unerwünscht sind.

Regionalkonferenzen und Planungsregionen: Anliegen einbringen

Mit dem Richtplan besteht für die Regionalkonferenzen und Planungsregionen ein Gefäss, wo Anliegen in räumlicher Hinsicht eingebracht und abgestimmt werden können. Sind die regionalen Anliegen im Sinne der kantonalen Interessen von übergeordneter Bedeutung, so werden sie durch die Aufnahme in den Richtplan von der regionalen auf die kantonale Ebene gehoben.

Die Regionalkonferenzen und Regionen sind die wichtigsten Partner des Kantons für die konkrete Umsetzung der regionalen Massnahmen. Der Kanton begrüsst eine verstärkte Zusammenarbeit bei der Bewältigung gemeinsamer oder ähnlicher Aufgaben.

Gemeinden: Interessen des Kantons aufzeigen

Für die Gemeinden bildet der Richtplan den Orientierungsrahmen, der die wichtigsten Interessen des Kantons im Bereich der Raumordnung aufzeigt. Sie erhalten einen möglichst grossen Spielraum für ihre eigenen Entscheide in diesem Bereich. Aufgrund der Konzeption des Richtplans als Führungsinstrument ist es jedoch nicht möglich, alle raumwirksamen Festlegungen des Kantons in dieses Instrument aufzunehmen. Konsolidierte Sachplanungen, Leitbilder und Konzepte bleiben weiterhin bestehen.

Grosser Rat: Im Raumplanungsbericht orientieren	Gemäss dem kantonalen Baugesetz wird der Grosse Rat weder an der Erarbeitung noch an der Aktualisierung des Richtplans direkt beteiligt. Im Rahmen des einmal pro Legislaturperiode zu erstellenden Raumplanungsberichts nach Art. 100 BauG wird er jedoch regelmässig über den Stand der Richtplanung orientiert.
Weitere vor- oder nachgelagerte Behörden: Im Ermessen binden	Der Richtplan bindet die Behörden in ihrem planerischen Ermessen. Dies gilt nicht nur für kommunale und kantonale Behörden, sondern auch – nach Genehmigung des Richtplans durch den Bundesrat – für jene des Bundes und der Nachbarkantone. Die Festlegungen im Richtplan gehen räumlich und sachlich grundsätzlich nur so weit, als die der übergeordneten Planungsstufe zugewiesenen Aufgaben es unbedingt erfordern (stufengerechte Planung). Den nachgeordneten Planungsinstanzen bleibt innerhalb des zugewiesenen Anordnungsspielraums die volle Gestaltungsfreiheit bei der Erfüllung ihrer Aufgaben.
Investoren und Private: Transparenz schaffen	Den Investoren und Privaten dient der Richtplan als Orientierungshilfe. Er ist nicht direkt grundeigentümerverbindlich sondern wirkt indirekt, indem er Rückschlüsse auf die künftige räumliche Entwicklung zulässt. Dies wiederum kann für Standortentscheide von Belang sein. Der Richtplan schafft mit seiner Auslegeordnung Transparenz und vermittelt so Stabilität und langfristige Sicherheit, wie sie beispielsweise für private Investitionen erforderlich sind.
Interessenvertreter: Interessenausgleich aufzeigen	Für die Interessenvertreter aus Wirtschaft und Umweltorganisationen zeigt der Richtplan die angestrebte räumliche Entwicklung und den Zwischenstand der Abstimmung und des Interessenausgleichs auf. Er schafft die Voraussetzungen für transparente Verfahren bei Interessenkonflikten.

Der Aufbau des kantonalen Richtplans

Der Richtplan gliedert sich in vier Teile: Die Einleitung, das Raumkonzept Kanton Bern, den Strategieteil und den Massnahmenteil.

Teil	Inhalte
Einleitung	Einleitung / Erklärungen
Raumkonzept Kanton Bern	Herausforderungen Angestrebte Entwicklung Hauptziele für die Raumentwicklung im Kanton Bern: – Thematische Hauptziele – Räumliche Hauptziele – Organisatorische Hauptziele
Strategien	– Ausgangslage – Herausforderungen – Strategische Ziele (nach den Zielen für die Raumentwicklung gegliedert)
Massnahmen	Massnahmenblätter

Raumkonzept Kanton Bern: Die angestrebte Entwicklung

Im Raumkonzept Kanton Bern werden die räumlichen Entwicklungsvorstellungen des Kantons gemäss Art. 8 Abs. 1 Bst. a des Raumplanungsgesetzes aufgezeigt. Es ist behördenverbindlich. Das Raumkonzept umfasst drei Abschnitte: Die Herausforderungen (dieser Abschnitt hat keine Verbindlichkeit), die Beschreibung der angestrebten Entwicklung des Kantons Bern (inklusive ihrer Einbettung in die Schweiz) sowie die Ziele für die Raumentwicklung des Kantons Bern. Diese bestehen aus thematischen, räumlichen und organisatorischen Zielen.

Das Raumkonzept hat einen langfristigen Horizont. Es soll grundsätzlich gültig sein bis zur nächsten Gesamtüberprüfung des Richtplans. Gegebenenfalls können die Herausforderungen im Rahmen des Richtplancontrollings aktualisiert werden.

Strategien: Die Ziele für die Themenbereiche formulieren

In den Strategien wird aufgezeigt, wie die Ziele der Raumentwicklung im Kanton Bern auf der thematisch strategischen Ebene umgesetzt werden sollen. Dazu werden die Ziele für die einzelnen Themenbereiche aufgrund der spezifischen Herausforderungen und Problemstellungen formuliert und der Handlungsbedarf aufgezeigt. Der Strategieteil hat eine Gültigkeit von mindestens vier Jahren. Er soll im Rhythmus der Legislaturperioden überprüft und aktualisiert werden. Behördenverbindlich sind die Ziele (grau unterlegt).

Massnahmenteil: Die prioritären Massnahmen festlegen

Im Massnahmenteil werden die Ziele und Strategien in konkreten Massnahmen umgesetzt. Ziele, Zuständigkeiten und Vorgehensweisen werden festgelegt. Die Massnahmenblätter sind nach den Zielen für die Raumentwicklung im Kanton Bern geordnet. Für die Umsetzung bilden sie den Kern des kantonalen Richtplans. Auf den Massnahmenblättern sind die einzelnen Vorhaben beschrieben. Die Massnahmenblätter bestehen aus einer strukturierten Vorderseite und allfälligen Präzisierungen, weiteren Informationen oder räumlichen Darstellungen auf der Rückseite. Die Festlegungen in den Massnahmenblättern (inklusive Rückseiten und den darin enthaltenen thematischen Karten) sind behördenverbindlich.

Eine Überprüfung des ganzen Massnahmenteils erfolgt im Zweijahresrhythmus. Allfällig nötige Aktualisierungen stützen sich auf die Ergebnisse des Controllings. Nur in dringenden und wichtigen Fällen können Massnahmenblätter auch in der Zwischenzeit geändert oder neu eingefügt werden.

Unterschiedlicher Grad der räumlichen Konkretisierung

Die Aussagen im Richtplan können räumlich sehr unterschiedlich konkretisiert werden. Gewisse Massnahmen bezeichnen konkrete Standorte. Diese werden auf der Rückseite der entsprechenden Massnahmenblätter in thematischen Karten behördenverbindlich festgelegt. Andere Massnahmen oder Ziele machen Aussagen zu gewissen Achsen oder Räumen. Diese können höchstens skizzenhaft dargestellt werden. Schliesslich gibt es Massnahmen und Ziele, die «Spielregeln» zum Umgang mit einem Thema aufstellen. Diese können gar nicht visualisiert werden.

Räumliche Informationen im Richtplan-Informationssystem

Für eine gute Abstimmung von Planungen und Vorhaben mit Auswirkungen auf den Raum ist es sinnvoll, die auf den Rückseiten der Massnahmen räumlich konkret festgelegten Inhalte des Richtplans mit anderen räumlichen Planungen und Grundlagen aller Planungsebenen zu kombinieren. Dazu steht das Richtplan-Informationssystem im Internet zur Verfügung (unter www.be.ch/richtplan). Es erlaubt flexible Kombinationen der Richtplanebenen untereinander und mit anderen Daten.

Richtplan-Gesamtkarte für den Überblick

Die Richtplan-Gesamtkarte erlaubt einen raschen Überblick über die räumlichen Richtpläne und ist ebenfalls behördenverbindlich. Sie ist ein kartografischer Auszug der Ebenen mit Richtplänehalten aus dem Richtplan-Informationssystem, ergänzt mit den wichtigsten Ebenen der Ausgangslage.

Rechtliche Wirkungen des kantonalen Richtplans

Den Gesetzesauftrag erfüllen

Der vorliegende kantonale Richtplan ist der Richtplan nach Art. 6 ff. des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG, SR 700) und nach Art. 103 ff. des Baugesetzes vom 9. Juni 1985 (BauG, BSG 721.0). Mit ihm bestimmt der Regierungsrat des Kantons Bern, wie sich das Kantonsgebiet in den nächsten Jahren räumlich entwickeln soll, wie die raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abgestimmt werden und in welcher zeitlichen Folge und mit welchen Mitteln die Aufgaben erfüllt werden sollen. Er bildet die Grundlage für Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt (Art. 8 RPG).

Der Richtplan ist in Zusammenarbeit der raumwirksam tätigen kantonalen Stellen und unter Mitwirkung von Bund und Nachbarkantonen, regionalen Planungsträgerschaften, Gemeinden und Bevölkerung entstanden.

Mit weiteren Planungsinstrumenten abgestimmt

Der Richtplan wird mit den beiden strategischen Steuerungsinstrumenten des Kantons, den Richtlinien der Regierungspolitik und der Aufgaben- und Finanzplanung abgestimmt. Er beschränkt sich gezielt auf die für die raumplanerische Steuerung des Kantons als Ganzes wesentlichen strategischen Vorgaben. Soweit das kantonale Interesse keine Vorgaben erfordert, wird es den nachgeordneten Planungsträgerschaften überlassen, Massnahmen und Ziele für die räumliche Entwicklung ihres Gebietes zu setzen. Dabei sind die Rahmenbedingungen zu beachten, die durch den kantonalen Richtplan gesetzt werden.

Der kantonale Richtplan berücksichtigt bestehende Grundlagen in Form von kantonalen Sachplänen, Leitbildern und Konzepten. Diese bleiben weiterhin gültig und entfalten auch in Zukunft die ihnen nach Art. 57 BauG zustehende Wirkung. Die zentralen Festlegungen dieser Sachpläne, Leitbilder und Konzepte sind mit den betreffenden Richtplaninhalten koordiniert und werden in den Richtplan übernommen, soweit sie dessen Verbindlichkeit benötigen.

Inhalte für Behörden verbindlich erklären

Nach Art. 9 RPG und Art. 57 BauG ist der kantonale Richtplan behördenverbindlich. Das heisst, dass sich Gemeindeorgane, Organe der Regionalkonferenzen und Planungsregionen sowie kantonale Stellen an die im Richtplan gemachten Vorgaben halten müssen. Mit der Genehmigung des Richtplans durch den Bund kommt den Richtplaninhalten dieselbe Wirkung auch für Bundesstellen und Nachbarkantone zu.

Der Richtplan zeigt insbesondere auf, in welcher Weise die Behörden, die raumrelevante Entscheide zu fällen haben, von bestehenden Handlungsspielräumen Gebrauch machen sollen. Abweichungen vom Richtplan sind möglich, wenn es wesentlich geänderte Verhältnisse erfordern oder wenn im Rahmen der Umsetzung (z.B. mittels Nutzungsplänen) anderen Interessen der Vorzug gegeben werden muss.

Behördenverbindliche Gegenstände klar markieren

Die Behördenverbindlichkeit beschränkt sich auf raumrelevante Entscheide, die durch die zuständigen Organe der Gemeinden, der Regionalkonferenzen und Planungsregionen oder des Kantons und gegebenenfalls des Bundes und der Nachbarkantone zu fällen sind. Dabei gelten die ordentlichen Zuständigkeiten der betreffenden Stellen und Ebenen.

Der kantonale Richtplan enthält neben Festlegungen auch Erläuterungen. Behördenverbindlich im beschriebenen Sinn sind nur die im Textteil grau unterlegten Zielsetzungen sowie die im Massnahmenteil enthaltenen Festsetzungen, Zwischenergebnisse und Vororientierungen (auf Vorder- und Rückseiten der Massnahmenblätter).

Diejenigen Inhalte von kantonalen Sachplänen und kantonalen Konzepten, die nicht im vorliegenden Richtplan nach RPG enthalten sind oder auf die nicht ausdrücklich verwiesen wird, entfalten gegenüber Bundesstellen und Nachbarkantonen keine behördenverbindliche Wirkung.

Bei Nutzungsplanungen die Vorgaben berücksichtigen

Die Nutzungsplanungen müssen die Vorgaben, die der Richtplan macht, berücksichtigen. Sie dürfen grundsätzlich nicht von den Festlegungen des Richtplans abweichen. Dabei gibt es folgende Ausnahmen:

- Abweichungen eines Nutzungsplans vom Richtplan sind möglich, wenn sie sachlich gerechtfertigt und von untergeordneter Bedeutung sind und wenn es nach den Umständen als unzumutbar erscheint, den Richtplan vorgängig zu ändern. Abweichungen sind auch möglich, wenn sich der Richtplaninhalt im Nutzungsplanverfahren als unmöglich oder rechtswidrig erweist.
- Abweichungen sind auch möglich, wenn die im Nutzungsplanverfahren neu zu berücksichtigenden Interessen gegenüber den Festlegungen des Richtplans überwiegen. Ferner können neue oder bessere Erkenntnisse ein Abweichen vom Richtplan rechtfertigen.

Änderungen des Richtplans

Der kantonale Richtplan ist ein flexibles Instrument, das trotzdem Beständigkeit und Verlässlichkeit hat. Bei der Darstellung der Struktur des Richtplans ist bereits auf den Zeithorizont der einzelnen Teile hingewiesen worden. Entsprechend ist die Fortschreibung und Überarbeitung organisiert. Grundlage dazu ist das Controlling, das im Ziel für die Raumentwicklung «Wirkung periodisch mit Controlling überprüfen» und im Strategiekapitel I im Detail beschrieben wird. Hier werden nur die formellen Aspekte nach Bundesrecht erwähnt.

Gemäss dem Raumplanungsgesetz des Bundes gibt es drei Formen von Richtplanänderungen: Gesamtüberprüfung, Anpassung und Fortschreibung.

Alle zehn Jahre gesamthaft überprüfen

Eine gesamthafte Überprüfung des Richtplans erfolgt aufgrund des Bundesgesetzes über die Raumplanung alle zehn Jahre (Art. 9 Abs. 3 RPG). Sie umfasst die grundsätzliche Prüfung aller Teile des Richtplans bis hin zum Raumkonzept Kanton Bern und geschieht im ordentlichen Verfahren nach BauG Art. 104.

Regelmässig Anpassungen vornehmen

Die Anpassung (Art. 9 Abs. 2 RPG) umfasst die Überprüfung und Änderung des Strategieteils sowie inhaltliche Änderungen von Massnahmen resp. die Aufnahme von neuen Massnahmen in den Richtplan. Eine generelle Überprüfung des Strategieteils erfolgt alle vier Jahre im Zusammenhang mit dem Wirkungscontrolling (s. Strategiekapitel I2) und der Berichterstattung im Raumplanungsbericht (der gleichzeitig Bericht zum Stand der Richtplanung an den Bund ist). Bei dringenden Neuaufnahmen oder Änderungen ist eine Anpassung in der Zwischenzeit möglich. Solche Anpassungen sollen wenn möglich im Rahmen der zweijährlichen Controllingrunden erfolgen. Anpassungen sind der Mitwirkung zu unterziehen und vom Bund genehmigen zu lassen.

Fortschreibungen ohne Mitwirkung beschliessen

Die Fortschreibung (Art. 11 Abs. 3 RPV) umfasst die Aktualisierung von Massnahmen ohne inhaltliche Auswirkungen (z.B. Streichen erfolgter Schritte des Vorgehens, oder redaktionelle Anpassungen) oder die Zuteilung zu einem neuen Stand der Koordination (gemäss Art. 117 Abs. 1 BauV). Die Zuteilung zu einem neuen Stand der Koordination kann ohne Mitwirkungsverfahren durch die Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion beschlossen werden. Sollen Fortschreibungen den Bund oder die Nachbarkantone binden, so ist die Genehmigung durch den Bund einzuholen.

Neue Themen anmelden

Neue Themen können von kantonalen Fachstellen oder Direktionen oder von externen Partnern wie den Regionalkonferenzen und Planungsregionen für die Aufnahme in den Richtplan vorgeschlagen werden. Dabei ist streng nach der Raumwirksamkeit und der kantonalen Bedeutung zu selektieren, wozu klare Kriterien aufgestellt werden (siehe Strategiekapitel F3 und I2).

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 Agglomerationsprogramme und RGSK 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.

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-Langfristplanung) 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 Mobilitätsnachfrage 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 verkehrsplanerischen 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.
- 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	<p>Die Ziele für die Mobilitätspolitik im Kanton Bern sind auf die nachhaltige Entwicklung ausgerichtet und in der Gesamtmobilitätsstrategie wie folgt definiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Attraktiv: Der Kanton Bern sorgt für ein leistungsfähiges und qualitativ hoch stehendes 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 nichterneuerbaren 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 Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung und den regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten 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 den Rahmenkredit Kantonsbeiträge an die Gemeindeprojekte der Priorität A gemäss den Agglomerationsprogrammen. Auf Bundesebene wird die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen zurzeit 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 FABI läuft. Mit dem NAF soll analog zu FABI ein Fonds geschaffen werden für die Finanzierung der Nationalstrassen und für Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen (siehe Planungsinstrumente).

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

Möglichkeiten für vertraglichen Freizeitverkehr ausschöpfen

Herausforderungen

Der Freizeit- und Tourismusverkehr macht mehr als 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 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 Gefahrenpotential. 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 verkehrsinintensiven 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 Bundeskompetenz. 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 anteilmässig 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 VIV nicht mehr generell als Luftreinhalte-massnahmen 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 Siedlungsentwicklung (Kantonales Raumkonzept und Strategie Siedlung) und die Umweltziele aufeinander ab. Er schafft die Voraussetzungen um verkehrsinintensive Vorhaben (Verkehrsinintensive 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 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 aufgezeigt zu einer Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr.

B2 Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)

Herausforderungen

Den Anteil des Fuss- und Veloverkehrs erhöhen

Die Hälfte aller zurückgelegten Verkehrswege und ein Drittel aller Autofahrten sind kürzer als drei Kilometer. Es wird geschätzt, dass mit gezielten Fördermassnahmen in dichter besiedelten Gebieten der Veloverkehr um 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 den Schulverkehr, 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. 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, 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:
- Ausbau des Lötschbergbasistunnels und seiner Zufahrten
 - Ausbau des Knotens Bern und seiner Zufahrten
 - Ausbau des Städtennetzes im ½-Stunden-Takt
 - Ausbau der Jurasüdfusslinie Basel / Olten – Biel – 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 zwanzig 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

Nationalstrassennetz fertig stellen und weiterentwickeln

Herausforderungen

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 im Bau, Westast in Planung), der A16 Transjurane (im Bau) und der A8 am Brünig (ungewisses Projekt, Zweckmässigkeitsbeurteilung ZMB im Gang). 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 das untergeordnete Strassennetz zu vermeiden.

Zielsetzungen

- | | |
|------------|---|
| B41 | Der Kanton sorgt für die Fertigstellung der laufenden, vom Bund beschlossenen Nationalstrassenprojekte A5 und A16 sowie, abhängig von den Ergebnissen der laufenden Zweckmässigkeitsbeurteilung, der A8. 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 Einfallssachsen 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 berücksichtigt 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**

B5

Die Mobilitätsketten optimieren

Kombinierter Personenverkehr**Herausforderungen**

P+R und 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 konkurrenzieren. Gestützt auf den verkehrspolitischen Grundsatz «Vermeiden - verlagern - verträglich gestalten» wird deshalb beim kombinierten Personenverkehrs für P+R ein dezentraler, für B+R ein flächiger Ansatz verfolgt: Innerhalb des Agglomerationskerngebietes 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-Feinverteilsnetz 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 Einrichtungen des kombinierten Personenverkehrs zu leisten. Voraussetzung ist eine Aufnahme in den Strassennetzplan.

Zielsetzungen

B51 Der Kanton unterstützt die Regionalkonferenzen, Planungsregionen und Transportunternehmungen bei der Planung und Finanzierung von

- Park+Ride-Anlagen ausserhalb der Agglomerationskerngebiete
- Bike+Ride-Anlagen im gesamten Kantonsgebiet.

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

→ **B13, B82**

B6

Ausgangslage

Güterverkehr

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

Der Kanton ist in drei Bereichen gefordert, die Rahmenbedingungen für den kombinierten Verkehr sowie für den Güterverkehr auf der Schiene zu verbessern:

- Planerische Sicherstellung 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).

Die Rahmenbedingungen verbessern

Zielsetzungen

- B61** 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 sowie privaten Betreibern zu bezeichnen und auf die wirtschaftliche Bedürfnisse und die Siedlungsentwicklung abzustimmen.
- B62** 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.
- B63** 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.

B7

Luftverkehr

Ausgangslage

Der Luftverkehr ist grundsätzlich Bundessache. Bei der Erteilung von Konzessionen, der Bewilligung von Bauvorhaben und für den Betrieb von Anlagen wird der Kanton vom Bund angehört. Die Politik des Kantons Bern zum Luftverkehr ist im kantonalen Leitbild Luftverkehr definiert.

Leitbild Luftverkehr umsetzen

Herausforderungen

Der Luftverkehr ist Teil des Gesamtverkehrssystems und wird unter Berücksichtigung wirtschaftlicher, ökologischer und sozialer Aspekte sinnvoll mit den anderen Verkehrsträgern abgestimmt. Der Kanton Bern befürwortet den öffentlichen Luftverkehr zu europäischen Zentren und internationalen Hubs, sofern diese mit der Bahn nicht vergleichbar attraktiv erschlossen sind. Flüge im öffentlichen Interesse (z.B. Linien-, Rettungs-, Versorgungs- und Staatsflüge) geniessen gegenüber dem privaten Freizeitflugverkehr Vorrang. Die Konzentration 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. Die Umweltbelastung soll mittels Eckwerten (Korsett) begrenzt und die allfällige Ausschöpfung der Belastungsgrenzwerte einzig im öffentlichen Interesse ermöglicht werden.

Optimales Linienverkehrsangebot in Bern Airport ermöglichen

Für den zum öffentlichen Verkehr gehörenden Linienverkehr ist im Kanton einzig der Bern Airport – als Regionalflygafen der Hauptstadtregion – massgebend. Das Angebot wird von verschiedenen Fluggesellschaften privatwirtschaftlich und nachfrageorientiert erbracht. Der Kanton engagiert sich für eine darauf ausgerichtete Zusammenarbeit und Koordination unter den Partnern der Hauptstadtregion. Konflikte aus dem Nebeneinander von Flughafen und Siedlungsgebiet sind frühzeitig anzugehen.

Helikopter-Infrastruktur erhalten und optimieren

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. Im Interesse von Mensch und Umwelt verfolgt der Kanton eine restriktive Politik bei der Bewilligung von Flügen in rein privatem Interesse, besonders bei der Bewilligung von Flügen über geschützte oder sensible Landschaften.

Nutzung von
Gebirgslandeplätzen
begrenzen

Gebirgslandeplätze erfüllen für die Ausbildung von Piloten und die Übung im Gebirge eine wichtige Funktion. Andere Nutzungen von Gebirgslandeplätzen sind grundsätzlich nicht erwünscht. In BLN-Gebieten (Blümlisalp, Gumm, Kanderfirn, Rosenegg-West und Staldenhorn) soll eine restriktive Nutzung festgelegt werden. Nötigenfalls sind Standorte zu streichen oder, soweit erforderlich und möglich, durch besser geeignete zu ersetzen.

Zielsetzungen

Die massgebenden Zielsetzungen im Bereich Luftverkehr sind im kantonalen Leitbild Luftverkehr festgehalten.

Für die Raumordnung sind folgende Zielsetzungen besonders wichtig:

- | | |
|------------|--|
| B71 | Der Kanton befürwortet Flüge im öffentlichen Interesse, verfolgt aber eine zurückhaltende Politik bei Flügen der rein privaten Bedarfsfliegerei. Der Kanton setzt sich ein für anlagenspezifische Nutzungsprioritäten sowie eine Aufgabenteilung zwischen den Flugplätzen. Zur Sicherstellung des öffentlichen Interesses erachtet der Kanton die bestehenden Heliports und Flugfelder als ausreichend. Bei den Landstellen und Gebirgslandeplätzen werden Beschränkungen der Anlagen und / oder des Betriebes angestrebt. |
| B72 | Der Kanton Bern unterstützt den Bund im Bestreben, über die Landesflughäfen gute internationale Luftverkehrsverbindungen zu gewährleisten und stellt die für die Berner Wirtschaft wichtige Anbindung zu den drei grossen nationalen Flughäfen dank guter Bahn- und Strassenverbindungen sicher. |
| B73 | Zur besseren Nutzung des volkswirtschaftlichen Potenzials setzt sich der Kanton für den Erhalt und den massvollen Ausbau des Linienverkehrs vom Flughafen Bern Airport zu europäischen Zentren und internationalen Hubs ein, sofern diese mit der Bahn nicht vergleichbar attraktiv erschlossen sind. Der Kanton Bern fördert die Flughafenerschliessung für den öffentlichen Verkehr und den Individualverkehr.
→ B31 |

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 regionalen und kantonalen Planungsinstrumentariums.

Mit dem Strassennetzplan und dem Investitionsrahmenkredit Strasse sowie dem ÖV-Infrastrukturrahmenkredit, dem ÖV-Angebotsbeschluss, dem kantonalen Sachplan Velloverkehr und dem kantonalen Sachplan Wanderroutennetz wird das Gesamtverkehrssystem unter Berücksichtigung der regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte kurz-, mittel- und langfristig geplant. Infrastrukturvorhaben werden dabei unter Berücksichtigung der Kriterien der nachhaltigen Entwicklung und ihres Nutzen-Kosten-Verhältnisses priorisiert.

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

Ausgangslage

Herausforderungen

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.

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

Die Bundesmitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs befindet sich zurzeit in Überarbeitung. Geplant ist die Überführung des Infrastrukturfonds in einen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF). Mit NAF wäre eine Weiterführung der Agglomerationsprogramme über 2027 hinaus und eine ausreichende Finanzierungsbasis garantiert. Eine solche ist im Sinne des Kantons Bern.

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

Mit dem Sachplan Veloverkehr legt der Regierungsrat die Velorouten mit kantonalen Netzfunktion für den Veloalltags- und für den Velofreizeitverkehr fest. Er fokussiert 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.

Der Kantonale Sachplan Wanderroutennetz legt die Hauptwanderrouten und die Ergänzungsrouten fest.

Zielsetzungen

B83 Der Kanton sorgt für ein attraktives und sicheres Basisroutennetz für den Veloalltags- und den Velofreizeitverkehr. Er berücksichtigt die Anliegen des Langsamverkehrs bei der Planung und beim Bau der Strassen.

- B84** Der Kanton legt ein attraktives Wanderroutennetz fest, das die Bedürfnisse der Wanderer nach belagsfreien Wegen berücksichtigt und die historischen Verkehrswege der Schweiz als touristisch attraktive Destinationen 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.

Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs benötigt einen sehr grossen zeitlichen Vorlauf: Investitionen in die Bahninfrastruktur sind kostspielig, haben eine sehr langfristige Wirkung und bedingen wegen grosser räumlicher Relevanz eine sehr sorgfältige und breit angelegte Planung. Derzeit werden im Kanton in verschiedenen Regionen Projekte zur längerfristigen Angebotsentwicklung durchgeführt. Diese Projekte sind allerdings in den heutigen Instrumenten Angebotskonzept, Angebotsbeschluss und Investitionsrahmenkredit nicht dargestellt, da die bestehenden Instrumente einen Betrachtungshorizont von 2 bis maximal 10 Jahren aufweisen.

FABI

Im Rahmen von FABI werden auch die kantonalen Planungs- und Finanzierungsinstrumente umgestaltet. Direkte Kantonsbeiträge an der Infrastrukturvorhaben entfallen mit Ausnahme des Ortsverkehrs (Tramprojekte). Stattdessen wird der Kanton beim Bund seine Vorstellungen zu Angebots- und Infrastrukturentwicklung einreichen und mit dem Bund abstimmen müssen.

Zielsetzungen

- B86** In einer zu erarbeitenden ÖV-Langfristplanung mit einem Planungshorizont von 5 bis 20 Jahren soll unter Berücksichtigung des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene der Mangel an einem langfristigen Planungsinstrument behoben werden. Die ÖV-Langfristplanung wird alle vier Jahre aktualisiert und soll nach dem Angebotsbeschluss verabschiedet werden. Es ist somit in den Planungsprozess mit den RGSK integriert, Ergebnisse der RGSK stellen einen Input für das Konzept dar und die Hauptaussagen des Konzeptes können im Richtplan berücksichtigt werden. Die ÖV-Langfristplanung stellt zudem eine wesentliche Grundlage für die Vorgaben des Regierungsrates an die RGSK dar und dient als Grundlage für die interkantonalen Planungen zum langfristigen Bahninfrastrukturausbau.
- **B13, B14, B33, B34, B35, B81, B82**

Privater Verkehr

Herausforderungen

Der Strassennetzplan

Zusammen mit dem Investitionsrahmenkredit Strasse hat der Strassennetzplan (SNP) das bisherige Strassenbauprogramm abgelöst. Der erste Strassennetzplan wurde im Juni 2013 vom Regierungsrat beschlossen. Der Grosse Rat hat im September 2013 den ersten Investitionsrahmenkredit Strasse genehmigt und den Strassennetzplan zur Kenntnis genommen. Der SNP legt im Wesentlichen das 2'104 km umfassende Kantonsstrassennetz fest. Er teilt die Kantonstrassen 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 vom 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.

C Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen

C1 Zentralitätsstruktur

Ausgangslage

Die Zentralitätsstruktur des Kantons Bern, die mit dem neu konzipierten Richtplan im Jahr 2002 vom Regierungsrat beschlossen wurde, ist mittlerweile anerkannt. Sie ist eine wichtige Grundlage für räumliche Entscheide des Regierungsrats. Im Rahmen der Erarbeitung der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte RGSK bezeichneten die Regionalkonferenzen resp. Regionen die Zentren der vierten Stufe. Mit der die kantonale Synthese der RGSK wurde diese Zentrenstufe konsolidiert.

Bedeutung von starken Zentren und Agglomerationen

Herausforderungen

Starke Zentren und Agglomerationen haben in verschiedener Hinsicht Bedeutung für den Kanton:

- Zentren sind wirtschaftliche und gesellschaftliche Pole. Sie schaffen eine der Voraussetzungen für die Positionierung des Kantons im internationalen und nationalen Standortwettbewerb. Zusammen mit ihren Umland- und Agglomerationsgemeinden sind sie die Motoren der wirtschaftlichen Entwicklung.
- Sie haben eine wichtige Funktion als attraktive multifunktionale Versorgungszentren für die Bevölkerung und die Wirtschaft sowie als Standorte von öffentlichen Dienstleistungen.
- Attraktive Zentren sind Nutzungsschwerpunkte und Verkehrsknoten. Sie können der zunehmenden Entkopplung der Lebensbereiche Wohnen, Arbeiten und Freizeit entgegenwirken und bieten die Möglichkeit, Mobilitätsströme zu kanalisieren und den vermehrten Einsatz öffentlicher Verkehrsmittel zu fördern.
- Zentren haben eine wichtige Funktion als Identifikationspunkte für die Bevölkerung oder als Imageträger für den Standortwettbewerb und den Tourismus.

Zentralitätsstruktur als Steuerungsinstrument verankern

Mit der Verankerung einer Zentralitätsstruktur als Steuerungsinstrument werden vier Wirkungen angestrebt:

- Stärkung der Zentren und deren Agglomerationen als Wirtschaftsstandorte (wirtschaftspolitische Wirkung): Für die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes und damit auch für das weitere Wirtschaftswachstum im Kanton Bern ist es entscheidend, dass seine Zentren im Vergleich zu solchen ausserhalb des Kantons konkurrenzfähig bleiben.
- Gezielter kantonaler Mitteleinsatz (finanzpolitische Wirkung): Die Zentralitätsstruktur ist neben anderen Kriterien bei der Verteilung von kantonalen Infrastrukturen und Angeboten sowie bei anderen raumwirksamen Aufgaben zur Prioritätensetzung beizuziehen.
- Handlungsspielräume für Zentren und Entwicklungsachsen schaffen, weitere Dezentralisierung stoppen (raumplanerische Wirkung): Die Zentralitätsstruktur dient als Orientierungsrahmen für die räumlich differenzierte Ausgestaltung raumplanerischer Massnahmen und Instrumente, wobei vorab Entwicklungen in den Zentren und entlang der Entwicklungsachsen zu fördern sind.
- Versorgungsschwerpunkte und Identifikationsorte in allen Kantonsteilen erhalten (staats- und regionalpolitische Wirkung): Konzentrationsbewegungen der Wirtschaft stellen die Randgebiete des Kantons Bern und ihre lokalen Zentren vor neue Herausforderungen. Aus staats- und regionalpolitischen Gründen ist ein «Rückzug aus der Fläche» unvorstellbar. Deshalb soll zugunsten von regionalen Zentren mit kantonaler Bedeutung steuernd eingegriffen werden.

Wirtschaftspolitische und regionalpolitische Steuerung unterscheiden

Die Zuteilung der Zentren auf verschiedene Hierarchiestufen basiert auf Strukturuntersuchungen und den aus kantonaler Sicht wichtigen Funktionen der Zentren. Es wird zwischen zwei Arten der Steuerung unterschieden:

- Die wirtschaftspolitische Steuerung: Mit kantonalen Mitteln soll die Attraktivität derjenigen Zentren gestärkt werden, die im Standortwettbewerb bestehen können und welche das grösste Wachstumspotential aufweisen.
- Die regionalpolitische Steuerung: Aus staats- und regionalpolitischer Sicht werden zusätzlich regionale Zentren von kantonaler Bedeutung unterstützt. Mit einer Beschränkung derer Zahl sollen die knappen kantonalen Mittel gezielt eingesetzt werden.
- Die regionalen Zentren der 4. Stufe haben ihre Bedeutung vor allem in der Steuerung auf der regionalen Ebene.

Bei Wechselfällen im konkreten Fall entscheiden

Mit Wechselfällen wird die Frage der «Doppelzentren» berücksichtigt. Aus kantonaler Sicht kann es bei einem konkreten Sachgeschäft unerheblich sein, welcher Standort innerhalb eines gewissen Raums gewählt wird. Wichtig ist allein, dass ein Projekt oder eine Anlage im entsprechenden Raum realisiert wird. In diesem Fall sollen Kostenüberlegungen für die konkrete Wahl ausschlaggebend sein.

Zielsetzungen

C11 Für den Kanton Bern gilt die folgende Zentralitätsstruktur:

Stufe	Wirtschaftspolitische Steuerung	Regionalpolitische Steuerung
1 Zentrum von nationaler Bedeutung	Bern	
2 Kantonale Zentren	Biel, Thun	
3 Regionale Zentren von kantonaler Bedeutung	Langenthal, Burgdorf, Interlaken	Moutier, Saint-Imier, Lyss, Schwarzenburg, Langnau, Meiringen, Frutigen, Saanen-Gstaad
4 Regionale Zentren der 4. Stufe		Aarberg, Büren, Ins, Lengnau, Orpund, Pieterlen, Studen, Täuffelen, La Neuveville, Sonceboz – Corgémont, Tavannes – Reconviiler, Tramelan, Herzogenbuchsee, Huttwil, Niederbipp, Bätterkinden – Utzenstorf, Hasle b.B. – Rüegsau, Koppigen, Kirchberg – Rüdltigen-Alchenflüh, Sumiswald, Belp, Konolfingen, Moosseedorf – Urtenen-Schönbühl, Münchenbuchsee, Münsingen, Neuenegg, Worb, Erlenbach – Oey, Zweisimmen, Brienz
4 Regionale Tourismuszentren der 4. Stufe		Adelboden, Lenk, Kandersteg, Grindelwald, Lauterbrunnen

Aus kantonaler Sicht können bei regionalpolitischen Entscheiden Meiringen und Brienz, Lyss und Aarberg, Saanen-Gstaad und Zweisimmen sowie Saint-Imier und Tramelan Wechselfälle sein.

Die Abgrenzung der Zentren der Stufen 1 bis 3 gemäss wirtschaftspolitischer Steuerung wird im Massnahmenteil vorgenommen. Als Zentrum gemäss regionalpolitischer Steuerung gilt nur das dichter besiedelte zusammenhängende Siedlungsgebiet des Kernorts.

C12 Der Regierungsrat berücksichtigt bei Entscheiden mit räumlichen Auswirkungen die Zentralitätsstruktur. Je nach Hierarchiestufe kann der kantonale Mitteleinsatz variieren.

→ **B18, B19**

C2

Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte

Ausgangslage

Die wirtschaftliche Position des Kantons Bern ist im gesamtschweizerischen Vergleich und bezogen auf seine Grösse unterdurchschnittlich. Insbesondere beim Bruttoinlandprodukt und beim Volkseinkommen bestehen zum Teil beträchtliche Wachstums- und Niveaurückstände. Tiefe Zuwanderungsraten, die Tendenz zur Überalterung und die angespannte Lage der Kantonsfinanzen sind wachstums- und innovationshemmend. Die im schweizerischen Vergleich vorteilhafte Unternehmensbesteuerung wird durch die hohe Gesamtbesteuerung abgewertet. Wichtiges Anliegen der Kantonspolitik ist es deshalb, auf der Basis vorhandener Stärken die Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Dynamik zu verbessern.

Die Voraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung verbessern

Herausforderungen

Das Bestreben, die Voraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung im Kanton zu verbessern, kann die Raumplanung auf mehreren Ebenen direkt unterstützen:

- An hervorragend erschlossenen Standorten unternimmt sie zusammen mit den Standortgemeinden und weiteren Partnern aktive Anstrengungen für die planerische Vorbereitung von Arealen, so dass Bauvorhaben innerhalb kurzer Fristen verwirklicht werden können.
- Bei komplexen und kostenintensiven Planungs- und Realisierungsvorhaben engagiert sie sich für ein starkes und zielgerichtetes Projektmanagement. In besonderen Fällen übernimmt der Kanton mit dem Einsatz des Instrumentes der kantonalen Überbauungsordnung die Federführung.
- Für Standorte von kantonalen Bedeutung koordiniert sie aktiv die Investitionsvorhaben der öffentlichen Hand in den Bereichen Strassenbau, öffentlicher Verkehr, Standortpromotion und Parkierung, stimmt sie aufeinander ab und stellt - wo nötig - vorausschauend den Interessenausgleich her. Die Zusammenarbeit sowie die Leistungen und Erwartungen des Kantons sind entweder Gegenstand der periodisch zu aktualisierenden Kooperationsvereinbarungen sowie des Controllings, oder werden standortspezifisch in enger Zusammenarbeit zwischen Kanton und beteiligten Standortorganisationen resp. Gemeinden ausgehandelt und verbindlich festgehalten.
- Die Raumplanung ist bestrebt, die Zonenvorschriften für Arbeiten und Wohnen gezielt zu flexibilisieren sowie mit einfachen und raschen Verfahren die Planungssicherheit für Grundeigentümer und Investoren zu erhöhen.
- In Absprache mit der Standortförderung berät und begleitet sie interessierte Investoren durch Standortevaluations- und Planungsprozesse.

Mit einer koordinierten Strategie zentrale Politikbereiche abstimmen

Mit den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten (Entwicklungsschwerpunkte ESP, strategische Arbeitszonen SAZ) verfolgt der Kanton Bern eine koordinierte Strategie, welche die Ziele der Raumordnungs-, Verkehrs-, Wirtschafts- und Umweltpolitik aufeinander abstimmt. An Standorten, die durch den öffentlichen und privaten Verkehr sehr gut erschlossen sind, werden Flächen planerisch so vorbereitet, dass Betriebe sich möglichst rasch ansiedeln oder bauliche Erweiterungen vornehmen können. Die Entwicklungsschwerpunkte befinden sich in den Zentren gemäss Zentralitätsstruktur oder an ausgewählten und mit dem Massnahmenplan Luft abgestimmten Standorten im übrigen Kantonsgebiet.

Anliegen von
Raumordnung und
Umwelt abstimmen

Die optimale Lage der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte erlaubt eine Nutzungsverdichtung trotz bestehender Vorbelastung in Bezug auf Verkehr und Umwelt. Die Entwicklung von Arbeitsplatz- und Freizeitschwerpunkten an optimal erschlossenen Standorten (privater Verkehr und öV) ist aus der Sicht der Umwelt solchen ausserhalb der Siedlungsschwerpunkte vorzuziehen: Mit der konzentrierten Ansiedlung kann gesamthaft in einer Region längerfristig eine Entlastung herbeigeführt werden. Die Standortgemeinden müssen jedoch die zusätzlichen Herausforderungen bezüglich der Vorsorge stufengerecht an die Hand nehmen.

Zielsetzungen

Mit dem RRB 1316 vom 12. April 2000 werden die Vorgaben für die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte definiert: Der Kanton Bern unterstützt die Entwicklung und Vermarktung von Standorten von kantonalem Interesse unter dem Label «Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP) und Strategische Arbeitszonen (SAZ)». Die JGK schliesst mit den Standortorganisationen wo sinnvoll Kooperationsvereinbarungen ab, in denen die Leistungen des Kantons und der Standortgemeinden sowie der erwartete Projektfortschritt festgehalten werden. Der Kanton beteiligt sich zudem am Projekt der «Top-Entwicklungsstandorte» der Hauptstadtregion Schweiz.

Für die Raumordnung sind folgende Zielsetzungen besonders wichtig:

C21 Der Kanton bezeichnet und bewirtschaftet (mit jährlichen Monitorings und einem Controlling alle vier Jahre) kantonale Entwicklungsschwerpunkte. Darunter werden Standorte von kantonalem Interesse für die gezielte Ansiedlung oder Stärkung wirtschaftlicher Aktivitäten verstanden. Entwicklungsschwerpunkte (ESP) können für die Bereiche Arbeiten (Industrie/Gewerbe, Dienstleistungen), Einkaufen (Grossverkaufsflächen), Freizeit (Freizeitgrosseinrichtungen) oder Wohnen ausgedehnt werden. Weiter bezeichnet der Kanton Premium-Standorte. Diese zeichnen sich durch einen besonders hohen Koordinationsbedarf aus und sind langfristig von höchstem kantonalem Interesse. Für die rasche Realisierung wirtschaftlicher Grossvorhaben werden an mehreren geeigneten Standorten strategische Arbeitszonen (SAZ) vorbereitet.

C22 Die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte befinden sich in Zentren gemäss Zentralitätsstruktur und in Standorten im übrigen Kantonsgebiet, die für die spezifische Nutzung speziell geeignet und mit dem Massnahmenplan Luft abgestimmt sind.

C23 Bei besonders komplexen und kostenintensiven Planungs- und Realisierungsvorhaben sowie an den Premium-Standorten engagiert sich der Kanton mit Ressourcen oder dem Einsatz der kantonalen Überbauungsordnung speziell.

C24 Lokale Überschreitungen der Belastungsgrenzen bezüglich Strassenkapazitäten und Luft sind in den Gebieten der kantonalen Entwicklungsschwerpunkte befristet zulässig. Die Standortgemeinden sorgen dafür, dass vorsorgliche Massnahmen stufen- und zeitgerecht umgesetzt werden.

→ **B18, B19**

C3

Tourismus

Ausgangslage

Der Tourismus ist eine tragende Säule der Volkswirtschaft des Kantons Bern, prägt die Wirtschafts- und Siedlungsstruktur besonders im Berner Oberland und ist nach aussen und innen bedeutsam für das «Image» und für das Selbstverständnis des Kantons. Rund jeder zwölfte Franken oder jeder zehnte Arbeitsplatz wird vom Tourismus generiert.

Globalisierung, sich schnell verändernde Gästebedürfnisse, die Konkurrenz preisgünstiger Mitbewerber oder die steigende Bedeutung neuer Informationstechnologien stellen die Tourismuswirtschaft vor neue Herausforderungen. Prognostizierte klimatische Veränderungen können zudem dazu führen, dass Skianlagen unterhalb von 1500 - 1800 m.ü.M. nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden können. Dem Tourismusbereich ist Sorge zu tragen und gute Voraussetzungen für die weitere Entwicklung zu schaffen. Zentral ist dabei ein schonender Umgang mit dem unvermehrbaaren Kapital an Natur und Landschaft.

Im tourismuspolitischen Leitbild des Kantons Bern, das mit dem kantonalen Richtplan abgestimmt ist, werden Grundsätze und Ziele für die kantonale Tourismuspolitik festgelegt: Danach sind im marktwirtschaftlichen System die Rahmenbedingungen für den Tourismus zu verbessern, innovative Ideen zu fördern und die Integration in über- und nebengeordnete Politikbereiche sicherzustellen. Aus Sicht der Raumordnung gehören dazu die Aspekte Verkehr, Landschaft, Siedlung und Naturgefahren sowie die regionalen und landwirtschaftlichen Förderungsstrategien.

Herausforderungen

Spezifische Herausforderungen für die Raumplanung berücksichtigen

Die Raumplanung hat hauptsächlich auf Herausforderungen in folgenden Bereichen einzutreten:

- Die attraktive innere und äussere Erschliessung der Tourismusgebiete mit öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln
- Den Schutz und die Schonung von Natur- und Kulturlandschaften
- Die Chancen und Risiken des Klimawandels
- Die Forderung nach flexibler und rascher Anpassung bestimmter Gebiete an neue touristische Trends
- Den Abbau von Konfliktpotentialen zwischen den verschiedenen Akteuren
- Die besondere Bedeutung des Tourismus zur Stärkung der regionalen Strukturen und zur Sicherung einer dezentralen Besiedlung
- Die Begrenzung des Zweitwohnungsbaus und die Lenkung der touristischen Beherbergung Richtung «warme» Betten (bewirtschaftete Betten in der Hotellerie und in Ferienwohnungen).

Sektoralpolitiken vernetzen und bündeln

Damit leistet die Raumplanung einen Beitrag zur Umsetzung der Strategien und Ziele in den Handlungsfeldern «Standortattraktivität verbessern» und «Konfliktpotentiale abbauen» des tourismuspolitischen Leitbildes. Aus der «Bernischen Verkehrspolitik» bestehen zudem prioritäre Aufträge, mit denen die Anbindung des Kantons Bern an das nationale und internationale Schienen und Luftverkehrsnetz sichergestellt und die Attraktivierung des Velo- und Fussgängerverkehrs sowie der Transportketten ermöglicht werden sollen. Ebenso sollen Massnahmen im Bereich des Freizeitverkehrs weiterentwickelt und verstärkt werden. Standorte für Freizeitgrosseinrichtungen haben die Bedingungen der Zielsetzungen im Thema der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte zu erfüllen.

Wirtschaftliche Effizienz durch die Bildung von Destinationen erhöhen

Eine der Hauptstossrichtungen des tourismuspolitischen Leitbildes ist die Erhöhung der wirtschaftlichen Effizienz in der Tourismuswirtschaft. Aus diesem Grund verlangt der Kanton von den Tourismusorganisationen, dass sie – wenn ökonomisch und aus Kundensicht sinnvoll – bisher lokal geführte Geschäftseinheiten (wie Marketing, Rechnungswesen, Personalpolitik, etc.) zu überörtlichen Destinationsorganisationen oder -unternehmen zusammenlegen. Damit sollen die zu hohen Transaktionskosten gesenkt, bzw. die Wettbewerbsfähigkeit verbessert werden. Mit der Destinationspolitik wird auch das Ziel verfolgt, dass eine Region künftig in ihrer Gesamtheit an touristischen Sehenswürdigkeiten aus Sicht der Gäste vermarktet wird. Damit soll eine Region für Gäste at-

traktiver erscheinen für eine längere Aufenthaltsdauer. Mit einer längeren Aufenthaltsdauer wird die angespannte Ertragslage in der Hotellerie, der Leitbranche des Tourismus, gestärkt und deren Kapitalmarktfähigkeit verbessert.

Touristische
Schwerpunktbereiche
definieren

Eine zentrale Massnahme im tourismuspolitischen Leitbild ist der Auftrag an die Tourismusdestinationen, ihre touristischen Schwerpunktbereiche zu definieren (welche Gästesegmente und Tourismusformen sollen hauptsächlich angesprochen werden). Zusammen mit den regionalen Partnern und den verantwortlichen Stellen des Kantons ist zu vereinbaren, wie und mit welchen Rahmenbedingungen die öffentliche Hand diese Bestrebungen unterstützen kann. Stufen- und zeitgerecht bringen diese Partner zudem ihre Anliegen bereits in die Erarbeitung der touristischen Schwerpunktbereiche ein.

Umweltqualität als
zentraler Standortfaktor
pflegen

Die Umweltqualität, das Image und die Ambiance einer Region bleiben zentrale Standortfaktoren für eine erfolgreiche Tourismusstrategie. Der Pflege der Ortsbilder und der Natur- und Kulturlandschaft kommt deshalb zentrale Bedeutung zu. In den regionalen Naturparks nach NHG und in den übrigen ländlichen Gebieten sind angepasste Tourismusformen Teil einer Strategie zur Stärkung der regionalen Strukturen und müssen deshalb mit diesen Sektoralpolitiken abgestimmt sein.

Klimawandel hat Risiken
und Chancen

Mit dem Schrumpfen und Verschwinden der Gletscher büsst eine zentrale Attraktion des alpinen Tourismus an Ausstrahlungskraft ein. Wintersportorte in tieferen Lagen sind von der abnehmenden Schneesicherheit betroffen. Die auf instabilem Permafrost gebauten Bergbahnen und zunehmende Extremereignisse (Murgänge, Hochwasser usw.) werden bauliche Massnahmen zur Sicherung der touristischen Infrastrukturen erfordern. Die steigenden Temperaturen in tieferen Regionen und im Ausland verbessern die Konkurrenzsituation der schneesicheren Wintersportorte. Dies ist bei der touristischen Infrastruktur- und Angebotsplanung zu berücksichtigen.

SFG realisieren

Ein zusammenhängendes, attraktives Uferwegnetz stellt für den Tagestourismus und Erholungssuchende eine wichtige Infrastruktur dar. Nach der Änderung des Gesetzes über See- und Flussufer (SFG) sind die Chancen zu nutzen, den Vollzug zu beschleunigen und die Realisierung voranzutreiben.

Zielsetzungen

Die massgebenden Zielsetzungen im Bereich Tourismus sind im tourismuspolitischen Leitbild des Kantons dargestellt.

Für die Raumordnung sind die folgenden Zielsetzungen besonders wichtig:

- | | |
|------------|--|
| C31 | Bei vorhandenem touristischem Potential - und unter der Bedingung von angemessenen Kompensationsmassnahmen - unterstützt der Kanton die Schaffung von Intensivholungsgebieten. Schutz- und Schongebiete sowie bisher noch wenig oder unerschlossene Landschaftskammern müssen langfristig ungestört erhalten bleiben.
→ E12, E21 |
| C32 | Die Uferschutzplanungen nach SFG sind rasch fertigzustellen und ihre Umsetzung zu fördern. |
| C33 | Der Kanton strebt eine nachhaltige touristische Entwicklung an. Die Regionalkonferenzen/Regionen konkretisieren die kantonalen Zielsetzungen in einem touristischen Entwicklungskonzept und treffen gestützt darauf die räumlichen Festlegungen in ihrer Richtplanung (RGSK). Dabei sind die kantonalen Grundsätze zu berücksichtigen.
→ D15 |

- C34** Der Kanton wirkt darauf hin, dass die Trägerschaften der regionalen Naturpärke nach Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG) und des UNESCO Welterbes Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch den Anliegen des Tourismus die gebührende Beachtung schenken und er unterstützt die Trägerschaften bei der Entwicklung und Vermarktung nachhaltiger Angebote zur wirtschaftlichen Inwertsetzung der vorhandenen Natur-, Landschafts- und Kulturwerte.
→ B24, C41-C43, D31, E15, E21-E24, F14

C4

Land- und Waldwirtschaft

Ausgangslage

Der Kanton Bern ist mit einem Fünftel aller Schweizer Landwirtschaftsbetriebe der grösste Agrarkanton der Schweiz. Agrarpolitik ist primär eine Aufgabe des Bundes; mit der kantonalen Agrarpolitik wird - ergänzend zu den Bundesmassnahmen - eine regional differenzierte Umsetzung mit möglichst zielgerichtetem Einsatz der kantonalen Mittel angestrebt.

In den ländlichen Regionen tragen die Land- und Waldwirtschaft und deren direkt vor- und nachgelagerte Sektoren wesentlich zur Pflege der Kulturlandschaft und zur dezentralen Besiedlung bei. Der Anteil der landwirtschaftlichen Arbeitsplätze bzw. der Arbeitsplätze im Primärsektor beträgt in mehr als 190 bernischen Gemeinden über 30%. In der Annahme, dass von jedem Arbeitsplatz in der Landwirtschaft ein weiterer Arbeitsplatz abhängt, sind in diesen Land- und Berggemeinden über die Hälfte aller Arbeitsplätze direkt von der Land- und Waldwirtschaft abhängig.

Sowohl die Land-, wie auch die Waldwirtschaft erbringen multifunktionale Leistungen. Neben wichtigen Nutz- und Produktionsleistungen erfüllen sie auch Wohlfahrtsfunktionen. Grosse Teile des Berner Waldes schützen zudem Wohnhäuser, Infrastrukturanlagen und wichtige Verkehrsträger vor Naturgefahren.

Strukturwandel in der Landwirtschaft begleiten und sozialverträglich gestalten

Herausforderungen

Der Strukturwandel in der Landwirtschaft wird weitgehend durch die Liberalisierung der Agrarmärkte bewirkt, welche die Landwirtschaft einem starken Anpassungsdruck aussetzt. Im Mittelland, auf den rationell bewirtschaftbaren Flächen wird über den Strukturwandel eine wesentliche Verbesserung der Arbeitsproduktivität angestrebt. In den topographisch und klimatisch ungünstigeren und peripheren Gebieten besteht die Absicht, mit einem räumlich differenzierten Einsatz der raumrelevanten Politiken eine Land- und Regionalwirtschaft zu fördern, die wesentlich zur Pflege der Kulturlandschaft und dezentralen Besiedlung beiträgt.

Risiken für die Umwelt und die Bevölkerung der Bergregionen begegnen

Damit besteht auf den rationell bewirtschaftbaren Flächen die Gefahr einer intensiveren Nutzung mit einem teilweisen Verlust der Biodiversität sowie der Fruchtbarkeit und einer erhöhten Erosionsanfälligkeit der Böden. In Hügel- und Bergregionen kann der Strukturwandel in der Landwirtschaft und die Waldentwicklung teilweise zu unerwünschten Erscheinungen führen: Die Zunahme der Waldfläche bei gleichzeitiger Unternutzung des Waldes einerseits und eine Extensivierung der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung mit gleichzeitigem Verlust von dezentralen Arbeitsplätzen und noch intakter Kulturlandschaften.

Auf die Folgen des Klimawandels reagieren

Auch der Klimawandel kann zu einem klimabedingten Verlust von Arten und zu Produktionsverminderungen führen. Erhöhte Temperaturen können bei ausreichendem Niederschlag oder mit künstlicher Bewässerung die Produktivität von wichtigen Kulturpflanzen steigern. Vom Klimawandel profitieren wird der Rebbau.

Lösungsansätze für den ländlichen Raum entwickeln	Die grosse Herausforderung besteht darin, regional differenzierte Lösungsansätze zu entwickeln, die langfristig wirtschaftlich, sowie sozial und ökologisch verträglich sind. Weil zwischen Land- und Waldwirtschaft und den übrigen Sektoren der Volkswirtschaft enge Verflechtungen bestehen, sind integrale Ansätze zu fördern.
Wichtige Basisinfrastrukturen aufrecht erhalten	Bund und Kanton haben die Basisinfrastrukturen des ländlichen Raumes mit erheblichen Mitteln unterstützt (Meliorationskredite, Forstkredite, IHG-Kredite usw.). Es handelt sich dabei um Bauwerke wie Landwirtschafts- und Forstwege, Entwässerungsanlagen, Wasserversorgungsnetze etc. Im Zusammenhang mit dem Strukturwandel in der Landwirtschaft werden diese Infrastrukturen nicht mehr ausschliesslich durch die Landwirtschaft genutzt. Für die Erhaltung der Besiedlung und für die Pflege der vielfältigen traditionellen Kulturlandschaft im Berggebiet müssen aber diese Anlagen weiterhin unterhalten und erneuert werden können. Nach heutiger Agrargesetzgebung des Bundes (AP 2011) wird die Wert- und Substanzerhaltung von Bauten und Anlagen unterstützt, indem der Bund an die «periodische Wiederinstandstellung» von Wegen, Seilbahnen, landwirtschaftlichen Entwässerungen, Bewässerungsanlagen, Wasserversorgungen (Berg-, Hügelgebiet sowie im Sömmerungsgebiet) und Trockenmauern von landwirtschaftlich genutzten Terrassen Beiträge gewährt.
Förderinstrumente für den ländlichen Raum optimieren und abstimmen	Bei Bund und Kanton gibt es verschiedene Förderinstrumente, die direkt oder indirekt Auswirkungen auf die Entwicklung des ländlichen Raums haben. Weil diese vielfach durch die Sektoralpolitiken (Tourismus-, Wirtschaftsförderungs-, Landwirtschafts-, Waldwirtschafts-, Infrastruktur-, Natur- und Landschaftsschutz-, Regionalpolitik, etc.) entwickelt und zu wenig aufeinander abgestimmt werden, wirken sie bei der konkreten Umsetzung zum Teil kontraproduktiv. Damit der ländliche Raum ein attraktiver Wohn-, Wirtschafts- und Lebensraum bleiben kann, sind die Förderinstrumente zu optimieren und aufeinander abzustimmen.
Nachhaltige Waldentwicklung sicherstellen	Der Wald entfernt sich in gewissen Regionen zunehmend von einem nachhaltigen Aufbau nach Altersstufen. Viele Bestände sind überaltert. Der Schutzwald muss seine Aufgaben auf lange Sicht jederzeit erfüllen können. Schadstoffeinträge in den Wald führen zu schleichenden Veränderungen im Waldboden und wirken sich negativ auf das Gedeihen der Bäume aus. Es ist zu erwarten, dass die Wälder wegen des Klimawandels zunehmend witterungsbedingten Extremen wie Trockenheit und Stürmen ausgesetzt sind. Wild- und Insektenschäden nehmen tendenziell zu. Der Wald wird auch vermehrt als Ort der Erholung genutzt, was teilweise die nachhaltige Bewirtschaftung beeinträchtigt. Generell verschlechtert sich die Wirtschaftlichkeit der Forstbetriebe

Zielsetzungen

Die Strategie zu den Bereichen Landwirtschaft und Natur «LANAT-Strategie 2014» stellt das Strategieinstrument zur kantonalen Landwirtschaftspolitik dar und ergänzt die entsprechenden Instrumente des Bundes. Sie zeigt auf, wie der Kanton den vom Bund vorgesehenen Spielraum ausnützen und ergänzend in der Landwirtschaftspolitik gewisse Akzente setzen will. Als Oberziele werden u.a. die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der bernischen Landwirtschaft, die langfristige Erhaltung der Lebensgrundlagen und der Lebensgemeinschaften sowie der traditionellen Kulturlandschaft formuliert.

Im Bereich Wald sind die Ziele und Massnahmen in der regionalen Waldplanung definiert.

Für die Raumordnung sind folgende Zielsetzungen besonders wichtig:

- | | |
|------------|--|
| C41 | In der Schwerpunktregion A (Massnahmenblatt C_07) wird eine Landwirtschaft angestrebt, in welcher sowohl Haupterwerbs- als auch Erwerbskombinationsbetriebe die Ansprüche einer wettbewerbsfähigen multifunktionalen Landwirtschaft erfüllen. Diese soll die natürliche Regenerationsfähigkeit der Böden nicht gefährden, Rücksicht auf die übrigen natürlichen Lebensgrundlagen (Luft, Wasser, Stoffe, Landschaft) und die Lebensgemeinschaften (Artenvielfalt, Rassenvielfalt der Nutztiere und -pflanzen) nehmen sowie den ökologischen Ausgleich aktiv unterstützen.
→ E11, E21, E22 |
| C42 | In den Schwerpunktregionen B und C sind die Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass die in der Land- und Waldwirtschaft tätige Bevölkerung von der Produktion und vom Verkauf qualitativ hochwertiger ökologischer Produkte und Dienstleistungen und von der Pflege einer vielfältigen naturnahen Kulturlandschaft, ergänzt mit einem ausserlandwirtschaftlichen Nebenerwerb, leben kann.
→ E21, E15, F11 |
| C43 | Durch die kontinuierliche Waldverjüngung, welche regional auch eine Nutzungssteigerung erfordern kann, ist längerfristig ein wirtschaftlich nachhaltiger Waldaufbau anzustreben. Dazu sind für die Waldbesitzerinnen und Waldbesitzer möglichst günstige Rahmenbedingungen zu schaffen und effiziente Bewirtschaftungsstrukturen gezielt zu unterstützen. Um die Siedlungen und ihre Infrastrukturen vor Naturgefahren zu schützen, ist im Berggebiet eine hohe Stabilität aller Schutzwälder zu erreichen. Die schleichenden Veränderungen im Waldboden durch Schadstoffeinträge werden beobachtet, aufgezeichnet und kommuniziert. Freizeit- und Erholungsnutzungen sollen gezielt so gelenkt und entwickelt werden, dass sie eine nachhaltige Waldwirtschaft und die Umwelt nicht übermässig beeinträchtigen.
→ C65, D13, E23 |

C5

Ver- und Entsorgung

Ausgangslage

Sichere und gut funktionierende Ver- und Entsorgungsanlagen sind für Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt von grosser Bedeutung. Ein möglichst umweltschonender Bau, Betrieb und Unterhalt, Kostentransparenz und Gebühren nach dem Verursacherprinzip sowie eine optimale Versorgungssicherheit in allen Regionen stellen wichtige grundsätzliche Zielsetzungen dar.

Die Bereiche Wasserversorgung sowie Abfall- und Abwasserentsorgung werden über Gebühren und nicht über Steuergelder finanziert. Die Werterhaltung der Infrastrukturen ist deshalb vor allem in ländlichen Gemeinden, besonders im Streusiedlungsgebiet ein Problem, da sie sehr kostspielig ist und trotz gewissen finanziellen Ausgleichsmassnahmen zu hohen Gebühren führen kann.

Herausforderungen

Kiesgruben, Deponien, Abwasserreinigungsanlagen und Abfallverbrennungsanlagen wirken sich direkt auf Umwelt, Natur und Landschaft aus. Bei der Sanierung und Realisierung von Ver- und Entsorgungsanlagen besteht eine Hauptaufgabe des Kantons darin, die vorhandenen Konzepte optimal umzusetzen und bei Bedarf den neuen Gegebenheiten anzupassen.

Konzepte optimal vollziehen

Raumplanung, Infrastrukturen auch im Bereich der Kosten aufeinander abstimmen

Zwischen den Bau- und Betriebskosten von Infrastrukturanlagen und der räumlichen Anordnung der Siedlungen besteht ein Zusammenhang: Die Ver- und Entsorgung beispielsweise von Streusiedlungsgebieten verursacht höhere Kosten als diejenige von Gebieten mit kompakten Siedlungsstrukturen. Sowohl der Kanton als auch die Gemeinden besitzen ein Interesse an möglichst kostengünstigen Infrastrukturen. Die Planung und Finanzierung von neuen Infrastrukturanlagen und die Raumplanung müssen aufeinander abgestimmt werden.

Folgen des Klimawandels berücksichtigen

Klimabedingte Naturereignisse werden steigende Kosten für den Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur zur Folge haben. Weniger Niederschlag kann sich qualitativ und quantitativ negativ auf die Grundwasserspeisung auswirken. Längere sommerliche Trockenperioden können vermehrt zu Wasserknappheit führen. Andererseits belasten intensive, extreme Niederschläge das Kanalisationsnetz, Rückhaltebecken und ARAs.

Gewässer- und Bodenschutz vollziehen

Trotz grossen Anstrengungen im Bereich des technischen Umweltschutzes besteht ein erheblicher Handlungsbedarf im Bereich Gewässer- und Bodenschutz. Die Belastung mit organischen Mikroverunreinigungen, die Gefährdung des Grundwassers, zu intensive landwirtschaftliche Nutzungen im Zuflussbereich von Trinkwasserversorgungen aber auch der Verlust der Bodenfruchtbarkeit im Landwirtschaftsgebiet sind vor allem aus langfristiger Sicht problematisch. Die Ursachen dafür sind vielfältig und nicht restlos geklärt. Neben der Ver- und Entsorgung spielen auch die Landwirtschaft, der Verkehr und andere Nutzungen (z.B. Schiessanlagen, Familiengärten) eine wesentliche Rolle.

Zielsetzungen

Im Bereich der kantonalen Vorsorgepolitik gilt der kantonale Sachplan Abbau, Deponie und Transport (ADT). Darin werden unter anderem folgende Punkte festgelegt:

- Ziele, Grundzüge und Grundsätze der kantonalen Vorsorgepolitik sowie die Konzepte Abbau und Deponie.
- Aufgabenteilung zwischen Kanton, Regionen und Gemeinden: Die Standortplanung für Abbaustellen und Deponien ist Sache der Regionen (Richtplanung) und Gemeinden (Nutzungsplanung). Der Kanton gibt Vorgaben. Zudem legt er Anforderungen für Materialbewirtschaftungskonzepte bei Grossprojekten fest.
- Verbindlichkeit der regionalen Abbau- und Deponieplanungen. Für Standorte, welche in einer aktuellen, vom Kanton genehmigten Abbau- und Deponieplanung festgesetzt sind, gelten der Bedarf, die Standortgebundenheit, die raumplanerische Abstimmung und Interessenabwägung grundsätzlich als nachgewiesen. Die zuständigen Bundesbehörden werden im Rahmen des Vorprüfungsverfahrens der regionalen Abbau- und Deponieplanungen angehört.

Im Abfallleitbild werden folgende verbindliche Festlegungen getroffen:

- Es werden allgemeine Ziele zur kantonalen Abfallbewirtschaftung sowie Grundsätze zur Kostenregelung, zum Abfallfonds, zur Aufsicht und Kontrolle und zur Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden, den Abfallregionen und den Entsorgungsunternehmen definiert.
- Für den Bereich Siedlungsabfälle werden verbindliche Einzugsgebiete für die einzelnen Abfallregionen (aufgeschlüsselt nach Gemeinden) bestimmt und kantonale Abfall-Behandlungsanlagen mit den benötigten Kapazitäten festgelegt.
- Für die Bereiche Bauabfälle, Klärschlamm, Entsorgung von Sonder- und Problemabfälle werden konkrete Massnahmen zuhanden der Abfallregionen und Gemeinden formuliert.

Seit der Inbetriebnahme der KVA Thun im Jahr 2003 sind keine neuen Anlagen (Kehrichtverbrennungsanlagen, Reaktor- und Reststoffdeponien) geplant. Hingegen bestehen Projekte für Erweiterungen von bestehenden Reaktordeponien.

In der Wasserstrategie, namentlich im Sachplan Siedlungsentwässerung (VOKOS) werden folgende verbindliche Festlegungen getroffen:

- Die Infrastruktur der Siedlungsentwässerung ist zu erhalten und gezielt zu erweitern. Die Prioritäten werden im Sachplan festgehalten.
- Die Gemeinden und Abwasserorganisationen erstellen die dafür notwendigen Planungen und setzen die entsprechenden Massnahmen um.
- Die Finanzierung wird durch verursachergerecht erhobene und kostendeckende Gebühren nachhaltig sichergestellt.
- Der Massnahmenplan stützt sich auf ein vorausschauendes Monitoring über den Zustand der Gewässer und die Infrastruktur der Siedlungsentwässerung.

Im Kataster der belasteten Standorte des Kantons Bern sind Standorte bezeichnet, in denen weitere Abklärungen nach Prioritäten vorgenommen werden müssen und die u.a. auch für die Nutzungsplanung von Bedeutung sind.

In den Gewässerschutzkarten sind die Gewässerschutz- und Zuströmbereiche, die Grundwasserschutzzonen und -areale sowie die Quellschutzzonen bezeichnet. Je nach Schutzzone sind unterschiedlich Nutzungseinschränkungen zu beachten.

Für die Raumordnung sind die folgenden Zielsetzungen besonders wichtig:

- | | |
|------------|---|
| C51 | Die Materialbewirtschaftung von Grossprojekten richtet sich nach den Zielen und Grundsätzen des Sachplanes ADT. Materialbewirtschaftungskonzepte sind mit den direkt oder indirekt betroffenen Regionen abzustimmen. Die Konzepte müssen insbesondere aufzeigen, welche Varianten geprüft wurden, wie die Interessenabwägung erfolgt ist und wie allfällige Abweichungen von den Zielen und Grundsätzen begründet werden. Als Grossprojekte gelten Bauwerke mit regionalen oder überregionalen Auswirkungen auf Abbau- und Ablagerungsstellen. |
| C52 | Der Kanton gewährleistet eine ausreichende Versorgung mit mineralischen Rohstoffen. Die langfristige Planung der nötigen Reservevolumen und Standorte erfolgt in den regionalen Abbau- und Deponierichtplänen. Die verbindliche Sicherung eines Abbauvorhabens befolgt das Prinzip der Subsidiarität. Kommt eine kommunale Überbauungsordnung eines im regionalen Abbau- und Deponierichtplan festgesetzten Standortes nicht zustande und werden dadurch regionale Interessen gefährdet, erlässt die Regionalkonferenz eine regionale Überbauungsordnung. Wenn dieser Weg scheitert und wenn überregionale und kantonale Interessen gefährdet sind, prüft der Kanton den Erlass einer kantonalen Überbauungsordnung |
| C53 | Bei kommunalen oder regionalen Ver- und Entsorgungsanlagen sind Infrastruktur- und Betriebskosten zu minimieren, indem bereits bei der Planung die entsprechenden Standorte optimal räumlich abgestimmt werden. Betroffen sind davon vor allem Anlagen, welche bei Neueinzonungen oder wesentlichen Erweiterungen von bestehenden Bauzonen neu erstellt werden müssen. |
| C54 | Der Schutz des Bodens und des Grundwassers ist mit langfristig orientierten Massnahmen zu sichern. Im Rahmen der Richt- und Nutzungsplanung sind dabei die vorhandenen Instrumente möglichst optimal einzusetzen. |
| | → C41 |

C6 Energie, Telekommunikation und Post

Ausgangslage

Während die Entsorgung von Abwasser und Abfällen sowie die Versorgung mit Wasser eine öffentliche Aufgabe darstellt, ist die Versorgung mit Telekommunikationsdienstleistungen privat organisiert. In den Bereichen Strom und Gas ist seit 2008 die schrittweise Öffnung des Marktes eingeleitet. Die Rahmenbedingungen im Bereich Strom (vor allem zur Sicherstellung der Grundversorgung) sind vom Bund festgelegt worden. Im Bereich der Telekommunikation beschränkt sich der Handlungsspielraum von Kanton und Gemeinden weitgehend auf das bauliche Bewilligungsverfahren. Im Bereich der Energieversorgung ist der Handlungsspielraum grösser.

Den Service public sicherstellen

Herausforderungen

Die Marktöffnung der Telekommunikation und die eingeleitete Marktöffnung in der Strom- und Gasversorgung sowie die Umstrukturierung des Poststellennetzes werfen Fragen auf: Wie weit ist die Grundversorgung in den Regionen des Kantons gesichert? Müssen die Bewohnerinnen und Bewohner von bestimmten Regionen künftig einen höheren Preis oder qualitative Einbussen bei den Dienstleistungen in Kauf nehmen? Die rasanten Entwicklungen der Telekommunikation und des Energiemarktes lassen die konkreten Auswirkungen auf den Service public nicht abschätzen. Der Abbau der Grundversorgung würde die Standortattraktivität der Gemeinden im ländlichen Raum vermindern.

Grundversorgung in der Telekommunikation laufend überprüfen

Im Bereich der Telekommunikation sind Inhalt, Umfang, Qualität und Preis der Grundversorgung einem ausgesprochen starken, technologisch bedingten Wandel unterworfen. Vor diesem Hintergrund ist die Regelung der Grundversorgung in der Fernmeldeverordnung des Bundes notwendig, aber auch mit relativ grossen Risiken behaftet. Der Katalog der Grundversorgungs-Dienstleistungen ist daher aus Sicht des Kantons laufend den veränderten technologischen Möglichkeiten und der Bedarfssituation anzupassen.

Gesamtenergieverbrauch senken und Einheimische erneuerbare Energieträger fördern

Der Kanton Bern will, dass die Energieerzeugung und die Energienutzung langfristig im Einklang mit den Erfordernissen der Nachhaltigen Entwicklung stehen. Mit einer zukunftsgerichteten und verlässlichen Energiepolitik soll der Wirtschaftsstandort Bern gestärkt und die Umwelt als wichtige Voraussetzung für eine hohe Lebensqualität geschont werden. Bis im Jahre 2035 soll das Ziel der 4000-Watt-Gesellschaft und als Fernziel die 2000-Watt-Gesellschaft und eine Klimagasemission von maximal 1 Tonne CO₂ pro Person erreicht werden. Der Gesamtenergieverbrauch soll stabilisiert und langfristig gesenkt werden. Der Kanton Bern fördert einheimische erneuerbare Energieträger und setzt sich ein für eine effiziente Energienutzung.

Auf die Auswirkungen des Klimawandels reagieren

Der Klimawandel hat Auswirkungen auf die Energieproduktion und auf die Nachfrage. Die voraussichtlich verminderte sommerliche Wasserführung der Flüsse wird die Stromproduktion der Fluss- und Atomkraftwerke beeinflussen. Bei der Energienachfrage werden die erhöhten sommerlichen Temperaturen und die häufigeren Hitzeperioden den sommerlichen Strombedarf für die Kühlung der Gebäude erhöhen. Dafür reduziert sich der Heizwärmebedarf im Winter. Da verschiedene Parameter im Moment noch offen sind, lassen sich auch keine gesicherten Aussagen zur künftigen Produktion und Nachfrage machen. Bei der Festlegung und Umsetzung der Energiepolitik ist auf die mit dem Klimawandel verbundenen Chancen und Risiken zu achten und diesen mit entsprechenden Anpassungsmassnahmen zu begegnen.

Energieversorgung und räumliche Nutzungen aufeinander abstimmen

Mit der Abstimmung der Siedlungsentwicklung und der Nutzungen mit der Energieversorgung können diese Zielsetzungen unterstützt werden. Bisher verfügen jedoch erst wenige Gemeinden über die notwendigen raumplanerischen Vollzugsinstrumente.

Belastungen durch nichtionisierende Strahlen minimieren

In den Siedlungsräumen besteht ein dichtes Netz von Mobilfunkanlagen, das die Bevölkerung mit Mobilfunkdiensten versorgt. Ausserhalb der Siedlungen befinden sich neben Mobilfunkantennen auch Hochspannungsleitungen. Mit den in der in der Bundesverordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) festgelegten Grenzwerten soll der Schutz vor nichtionisierenden Strahlen sichergestellt werden. Der Kanton ist für Sendeanlagen mit dem Vollzug der NISV beauftragt und stellt die Einhaltung der Grenzwerte sicher. Multimedia- und Internetanwendungen führen dazu, dass der Mobilfunkbereich weiterhin stark wächst. Demgegenüber stehen Forderungen aus der Bevölkerung in Bezug auf Schutz vor nichtionisierende Strahlung. Der diesbezügliche Handlungsspielraum des Kantons ist jedoch begrenzt.

Im Zusammenhang mit dem Bau und der Sanierung von Übertragungsleitungen steht der Vollzug des Ortsbild- und Landschaftsschutzes vor neuen Herausforderungen. Im Bereich der Sanierung und Erneuerung von Wasserkraftwerken kommt dem Vollzug der Vorschriften über die Restwassermengen sowie die Änderung des Gewässerschutzgesetzes vom 11. Dezember 2009 eine grosse Bedeutung zu.

Den Spielraum bei der Standortwahl nutzen

Es ist nicht möglich, die Belastungen der Energie- und Telekommunikationsanlagen auf die Umwelt, Natur und Landschaft vollständig zu vermeiden. Der Spielraum ist jedoch zu nutzen, um Standorte von neuen Anlagen so zu wählen, dass die Belastungen möglichst gering sind, oder dass bei der Sanierung von Anlagen die Belastungen sogar verringert werden. Die Wassernutzungsstrategie 2010 legt aufgrund der vorhandenen Wasserkraftpotenziale und den kantonalen Zielsetzungen Vorrang- und/oder Ausschlussgebiete für die Wasserkraftnutzung fest.

Zielsetzungen

Die Energiestrategie 2006 enthält die massgebenden kantonalen Zielsetzungen im Bereich der Energieversorgung und -nutzung. Die strategischen Ziele zur kantonalen Energiepolitik umfassen unter anderen folgende Elemente:

- Förderung einer wirtschaftlichen, vielseitigen, ausreichenden und umweltschonenden Energieversorgung.
- Mittelfristige Stabilisierung und langfristige Senkung des Gesamtenergieverbrauchs.
- Vielseitige und breit abgestützte Energieproduktion mit prioritärer Verwendung inländischer Energieträger.
- Deckung des Energiebedarfes zu einem wesentlichen Teil mit erneuerbaren Ressourcen

Für die Raumordnung sind folgende Zielsetzungen besonders wichtig:

C61 In den erschlossenen dauernd besiedelten Gebieten strebt der Kanton eine bedarfsgerechte Versorgung mit Energie, Telekommunikation- und Postdienstleistungen durch die entsprechenden Leistungserbringer an. Neben betriebswirtschaftlichen Bedürfnissen sind dabei Faktoren wie räumliche Distanzen, touristische Bedürfnisse, die absehbare Nachfrageentwicklung oder der potenzielle Verlust an Standortqualität zu berücksichtigen.

C62 Der Kanton setzt sich dafür ein, dass bei drohendem Leistungsabbau im Energie-, Telekommunikations- und Postdienstleistungs-Bereich die Gemeinden und Regionen von den öffentlichen Unternehmen mit Grundversorgungsauftrag und den entsprechenden Bundesstellen einbezogen werden.

C63	Der Kanton setzt sich dafür ein, dass der Grundversorgungsauftrag im Bereich der Telekommunikation bei Bedarf flexibel an neue Technologien und neue Bedürfnisse in allen Regionen angepasst wird.
C64	In den Ortsplanungen sind die räumliche Entwicklung und die Energieversorgung aufeinander abzustimmen mit dem Ziel, den Energieverbrauch langfristig zu senken und einheimische, erneuerbare Energieträger zu nutzen.
C65	Der Kanton strebt eine effiziente Energienutzung und einen möglichst hohen Anteil der einheimischen erneuerbaren Energieträger am Gesamtenergieverbrauch an. Er setzt sich aktiv für optimale Rahmenbedingungen für diese Energien ein. Infrastrukturen sind mit Rücksicht auf Landschaft und Ökologie zu planen und zu erstellen. → C43
C66	Neue grössere Vorhaben im Bereich elektrischer Übertragungsleitungen sind in erster Linie in den bestehenden Korridoren zu planen. Bei der Linienführung müssen die kantonalen, regionalen und kommunalen Schutzobjekte berücksichtigt werden. Im Bereich der Gasversorgung sind ausserhalb von bereits mit Gas erschlossenen Gebieten neue grössere Vorhaben nur zuzulassen, wenn eine Abstimmung mit den standortgebundenen erneuerbaren Energieträgern stattgefunden hat.
C67	Der kantonale Spielraum im Bereich der Telekommunikation ist so zu nutzen, dass die Belastungen für Mensch, Landschaft und Ortsbilder möglichst gering sind. → D31
C68	Mit den Mobilfunkbetreibern ist eine kantonale Vereinbarung bezüglich einer kooperativen Standortevaluation von Mobilfunkanlagen abzuschliessen. Diese ermöglicht den kommunalen Baubewilligungsbehörden unter gewissen Voraussetzungen die Mitsprache bei der Suche nach einem optimalen Standort einer Sendeanlage.
C69	Bei der Wärmeversorgung von Siedlungen gelten folgende Prioritäten: 1. Ortsgebundene hochwertige Abwärme 2. Ortsgebundene niederwertige Abwärme und Umweltwärme 3. Bestehende erneuerbare leitungsgebundene Energieträger (Verdichtung und Erweiterung) 4. Regional verfügbare erneuerbare Energieträger (Holz, übrige Biomasse) 5. Örtlich ungebundene Umweltwärme (Luft, Sonne, Erde)

C7**Infrastrukturen für Bildung, Gesundheit und Soziales**

Ausgangslage

Kantonale oder vom Kanton unterstützte Infrastruktureinrichtungen in den Bereichen Bildung, Gesundheit und Soziales haben direkte und indirekte Auswirkungen auf den Raum. Deshalb ist bei den Steuerungen aus fachlicher und finanzieller Sicht auch der räumliche Aspekt zu berücksichtigen.

Räumliche Aspekte der Bildungsstrategie

Herausforderungen

Bildung und Forschung sind zentrale Elemente für die wirtschaftliche Innovationskraft. Dies setzt eine den verschiedenen Bildungsinstitutionen angepasste Infrastruktur voraus. Namentlich der Rückgang der Zahl der Schülerinnen und Schüler in der Volksschule und teilweise auf der Sekundarstufe II, tragen zu einem grundlegenden Strukturwandel bei. Diesem Aspekt wird in der Bildungsstrategie, die erstmals im April 2005 vom Grossen Rat zur Kenntnis genommen wurde und die sporadisch aktualisiert wird,

besondere Beachtung geschenkt. Für die Umsetzung dieser Strategie wurden mehrere Projekte definiert. Dabei soll, wo dies sinnvoll und stufengerecht ist, die Zentralitätsstruktur als Grundlage dienen.

Räumliche Aspekte der Spitalversorgung

Die Spitalversorgung muss grundsätzlich allgemein zugänglich, bedarfsgerecht, von guter Qualität und wirtschaftlich sein. Das Versorgungskonzept sieht vor, dass die umfassende Grundversorgung dezentral konzentriert angeboten wird, die hoch spezialisierte Versorgung dagegen an einem Ort, dem Inselspital Bern (Universitätsspital) konzentriert wird.

Die Versorgungsplanung, die gemäss Spitalversorgungsgesetz (Art. 4) erstellt wird, legt die Versorgungsziele sowie den Bedarf und die Kosten der voraussichtlich zu erbringenden Leistungen fest und konkretisiert die für die Leistungserbringung benötigten Versorgungsstrukturen. Während die Planung des künftigen Leistungsbedarfs für die Bevölkerung des Kantons Bern nicht auf raumplanerischen Strategien beruhen kann, sind diese bei der Konkretisierung der Versorgungsstrukturen (Dienstleistungsangebote oder Spitalinfrastrukturen bzw. -standorte) zu berücksichtigen.

Räumliche Aspekte der Alters- und Behindertenpolitik

Das Ziel der Alterspolitik des Kantons Bern ist die Erhaltung und Förderung der Selbstständigkeit der älteren Menschen. Durch die in den Bevölkerungsprojektionen absehbare starke Zunahme der Zahl älterer Menschen erhält dieser Politikbereich eine höhere Bedeutung. Ältere Menschen sollen möglichst lange in der gewohnten Umgebung leben können. Dazu muss bei Infrastrukturbauten u.a. auf Rollstuhlgängigkeit geachtet werden. Die Alterspolitik ist bewusst dezentral ausgerichtet. Es ist Aufgabe der Gemeinden, den jeweils lokalen Bedarf an altersgerechtem Wohnraum und an stationären und ambulanten Betreuungsangeboten zu klären und geeignete Massnahmen (lokale Altersplanung und Raumplanung) zu koordinieren. Um auch die Betreuung und Pflege chronisch Kranker sicherzustellen, ist auf eine Vernetzung von lokalen ambulanten und stationären Unterstützungs- und Pflegeangeboten mit den (regionalen) Spitälern zu achten.

Damit ältere Menschen auch bei eingeschränkter Mobilität am gesellschaftlichen Leben teilnehmen können, ist es wichtig, dass lokale Unterstützungsangebote wie Alters- und Pflegeheime oder Spitextützpunkte zentrumsnah liegen und mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar sind. Zur Erreichung des Ziels der kantonalen Alterspolitik ist es wichtig, dass für betagte Menschen neue Wohnformen (Alterswohnungen, betreutes Wohnen) in Zentrumsnähe entwickelt und gefördert werden, damit sie in kleinere und ihren Bedürfnissen besser angepasste Wohnungen umziehen können. Dies entspricht zugleich der Zielsetzung, die Siedlungsstrukturen verdichteter zu gestalten. Alterspolitische Forderungen sollen auch in anderen raumplanerischen Strategien und konkreten Einzelentscheiden eine hohe Bedeutung haben.

Die dezentrale Versorgungsplanung hat auch Auswirkung auf die wirtschaftliche Entwicklung in den ländlichen Regionen. Die Institutionen des Altersbereichs zählen in diesen häufig zu den bedeutenden Arbeitsgebern. Sie bieten dezentral eine breite Palette von interessanten, qualitativ guten und sicheren Arbeitsplätzen an und generieren ein bedeutendes Auftragsvolumen für die Zulieferbetriebe.

Ziel der Behindertenpolitik des Kantons Bern ist die grösstmögliche Gleichstellung, d.h. die soziale Teilhabe und Selbstbestimmung in allen Lebensbereichen und Lebensphasen. Gleichstellung ist zugleich ein Grundrechtsanliegen, das alle Felder der Politik betrifft. Besonders deutlich wird dies mit Blick auf die Behindertenrechtskonvention der UNO, die insbesondere das Recht von Menschen mit Behinderungen auf barrierefreie

Zugänglichkeit, auf eine unabhängige Lebensführung, auf persönliche Mobilität, auf Zugang zu Informationen, auf Bildung, auf Zugang zur Gesundheitsversorgung, auf Arbeit und Beschäftigung sowie auf Teilhabe am politischen und kulturellen Leben statuiert.

Als ein Element einer auf Teilhabe ausgerichteten Gesellschaft ist daher die Planung von Wohn- Bildungs- und Arbeitsangeboten für Menschen mit einer Behinderung künftig verstärkt auf die Integration auszurichten. Dadurch gewinnen auch räumliche Aspekte vermehrt an Bedeutung. Durch Zentrumsnähe der Angebote und die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Raumes kann Integration gefördert werden. Durch ihre Zuständigkeit für die Ortsplanung kommt den Gemeinden eine zentrale Rolle zu bei der rollstuhlgängigen Ausgestaltung von Infrastruktur und anderen Bauten. Zur effizienten Förderung der Integration sollte grundsätzlich auf behindertengerechte Gestaltung und barrierefreie Zugänglichkeit aller Lebensbereiche geachtet werden, nicht nur in speziell für Menschen mit einer Behinderung geplanten Wohn-, Bildungs- und Arbeitsangeboten.

Zielsetzungen

Die Bildungsstrategie definiert die strategischen Ziele und die geplanten Massnahmen in einem systematischen Zusammenhang. Auf jeder Bildungsstufe werden klare Schwerpunkte gesetzt und Massnahmen und Projekte festgelegt.

Das Spitalversorgungsgesetz (SpVG) legt die Inhalte und Methoden der Versorgungsplanung (Art. 4), die Grundsätze der Versorgung (Art. 3) und das Versorgungskonzept für die somatische Akutversorgung (Art. 10 und 12) fest.

Die alterspolitischen Aktivitäten und Entwicklungen im Kanton Bern sind im «Bericht zur Alterspolitik im Kanton Bern 2011» festgehalten.

Das vom Regierungsrat und vom Bundesrat genehmigte Behindertenkonzept aus dem Jahr 2011 legt die Basis für die Ausgestaltung des Versorgungssystems für erwachsene Menschen mit einer Behinderung im Kanton Bern. Der «Bericht des Regierungsrates zur Behindertenpolitik im Kanton Bern 2011» informiert über die Ausrichtung der kantonalen Behindertenpolitik sowie über den aktuellen Stand der Umsetzung.

Für die Raumordnung sind folgende Zielsetzungen besonders wichtig:

- | | |
|------------|--|
| C71 | In der Umsetzung der Bildungsstrategie ist die Zentralitätsstruktur stufengerecht zu berücksichtigen. → C11 |
| C72 | Bei der Bestimmung von Spitalstandorten bzw. –infrastrukturen sowie den Standorten übergeordneter Dienstleistungsangebote im Gesundheitswesen ist die Zentralitätsstruktur stufengerecht zu berücksichtigen. → C11 |
| C73 | Verkehrs- und Raumplanung stellen sicher, dass alle Menschen möglichst selbständig am sozialen, gesellschaftlichen und beruflichen Leben teilhaben können. Alters- und behindertengerechte Wohnungen sowie stationäre, teilstationäre und ambulante Angebote für ältere, pflegebedürftige und behinderte Menschen sollen in ausreichender Anzahl wohnort- und zentrumsnah zur Verfügung gestellt werden. |

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, Ueberbauungsqualität 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.

Interdisziplinäre Betrachtungsweise anwenden

Herausforderungen

Eine ständige Herausforderung bildet die Abstimmung der Anliegen der Wirtschaft und der Umwelt im Rahmen von grundeigentümergebundenen Nutzungsplanungen. Die interdisziplinäre Betrachtung wird immer wichtiger, um die komplexen Fragestellungen in einem bereits dicht bebauten Raum lösen zu können. Werden Umweltsanierungen 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.

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 Risikokataster, die Gefahrenkarten, die Gefahrenhinweiskarten, die Überflutungsgefährdungskarte, den Lärmbelastungs-, den Lawinereignis-, den Altlasten- und den Verdachtsflächenhinweiskataster.

Für die ausgewogene Entwicklung von Erst- und Zweitwohnungen sind Artikel 75b und 197 Ziffer 9 BV, die Bestimmungen der Verordnung vom 22. August 2012 über Zweitwohnungen sowie die späteren Gesetzesbestimmungen zur Umsetzung von Art. 75b BV 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 Freizeitnutzungen 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 die 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»). |

D2

Siedlungsqualität und öffentlicher Raum

Ausgangslage

Die Veränderungen in Gesellschaft und Wirtschaft führen zu neuen Qualitätsanforderungen in der Nutzungsplanung in Bezug auf die wirtschaftlichen Voraussetzungen, die Freizeittätigkeiten und die Standortvoraussetzungen für zeitgemässes Wohnen.

Der Umgang mit der bestehenden Bausubstanz (die nicht in einem Inventar enthalten ist) ist in Bezug auf die Qualitätsfrage heute oft unbestimmt. Eine gezielte Auseinandersetzung hat zuerst im öffentlichen Raum zu erfolgen.

Herausforderungen

Es ist wichtig, die Siedlungsentwicklung qualitativ zu verbessern:

- Der öffentliche Raum als Begegnungsraum und Treffpunkt für die Menschen hat im Tagesablauf verschiedenen Funktionen gerecht zu werden. Er ist Verkehrsraum, Bewegungsraum, Aufenthaltsraum und Freizeitraum. Entsprechend ist der öffentliche Raum für die Bedürfnisse der Benutzenden zu gestalten.

Die Siedlungsqualität verbessern

- Wohnquartiere müssen neuen Ansprüchen bezüglich Erschliessungsqualität, Aussenraumgestaltung und Wohnformen genügen.
- Alte Industriegebiete werden frei und müssen einer neuen Nutzung zugeführt werden, damit dem Anspruch der häuslicher Bodennutzung Folge geleistet werden kann. Dabei ist der Wahrung und sorgsamem Umnutzung der alten Baustruktur entsprechende Beachtung zu schenken.

Mit Gestaltungsgeboten die Qualität verbessern

Gestaltungsgebote (Ästhetik-Artikel) kombiniert mit entsprechenden Anreizsystemen anstelle von Verunstaltungsverböten lassen gestalterische Visionen und somit Qualität entstehen. Der Abbau von regulativen Bestimmungen in den Bauvorschriften zu Gunsten von Gestaltungsfreiheiten führt bei entsprechender Sicherung zu besserer Qualität.

Die Unverwechselbarkeit der Räume beachten

Die Unverwechselbarkeit von Räumen bzw. Bauten und Anlagen entsteht durch das geordnete Zusammenspiel der verschiedenartigen Einzelteile, welche den Raum bestimmen. Räume ohne Geschichte haben oft ein wenig harmonisches Gesamtbild, weil sich die Verantwortlichen in den Bauten selber verwirklichen und gegenseitig überbieten wollen.

Die Attraktivität der Siedlung erhalten und verbessern

Die Attraktivität in den bestehenden Siedlungen muss auch mit Massnahmen der Siedlungserneuerung erhalten und verbessert werden, beispielsweise mit der Verdichtung oder Umnutzung von Brachen etc. Der Kanton fördert Massnahmen zu Gunsten der Siedlungserneuerung. Damit wird besonders angestrebt, attraktiven zentrumsnahen Wohnraum anzubieten. Die Siedlungserneuerung hat auf die Siedlungsmuster und den Siedlungscharakter Rücksicht zu nehmen. Zudem soll die Erhaltung und Aufwertung der bestehenden wertvollen Siedlungsstrukturen (Ortsbild, Bauten, Gärten, Freiräume, Wege etc.) angestrebt werden. Attraktiv gestaltete Aussenräume und eine gute Nutzungsdurchmischung fördern die Belebung der öffentlichen Räume und erhöhen damit das Sicherheitsgefühl der Benutzenden.

Klimagerechte Siedlungsstrukturen fördern

Als Folge der Erwärmung werden insbesondere im urbanen Siedlungsraum die Temperaturen im Sommer weiter ansteigen. Damit verbunden sind gesundheitliche Risiken und eine Beeinträchtigung des Wohlbefindens ganz allgemein. Grün- und Freiräume, Durchlüftungsachsen und generell eine gute Durchgrünung können diesen negativen Folgen entgegenwirken. Bei der Siedlungsentwicklung nach innen ist diesen Aspekten vermehrt Rechnung zu tragen

Zielsetzungen

D21	Der Kanton sensibilisiert und berät aktiv im Bezug auf den sorgsamem Umgang mit den bestehenden Bauten und Anlagen, den wertvollen Ortsbildern und Baudenkmalern sowie für die gezielte Gestaltung des öffentlichen Aussenraumes. In der Gestaltung seiner eigenen Bauten nimmt er eine Vorbildfunktion im Thema Baukultur wahr.
D22	Der öffentliche Raum wird so gestaltet, dass Frauen, Männer, Kinder und Behinderte ihn gleichwertig in all seinen Funktionen sicher benutzen können.

D3

Kulturdenkmäler und öffentlicher Raum

Ausgangslage

Im Kanton Bern befinden sich zahlreiche kulturhistorisch wichtige und bedeutende Stätten. Dies betrifft wertvolle Ortsbilder und Verkehrswege, Baudenkmalern sowie bedeutende archäologische Fundorte. Rund 3.5% der Bausubstanz ist als schützenswert und 3.5% als erhaltenswert in Ortsbildperimetern und Baugruppen eingestuft. Weitere 3.5% sind erhaltenswerte Einzelobjekte, die in die Zuständigkeit der Gemeinden fallen. Die bestehenden Rechtsgrundlagen sind ausreichend für die Erfüllung der Aufgaben der

kantonalen Fachstellen in Bezug auf die Kulturpflege. Dazu stehen Schutzmassnahmen im bewahrenden sowie im dokumentarischen Sinne zur Verfügung.

Bei grösseren Bauarbeiten werden immer wieder neue Spuren und Funde entdeckt. Solche Befunde, die einen integralen Bestandteil unseres kulturellen und historischen Erbes bilden, müssen entsprechend den gesetzlichen Vorgaben gesichert werden.

Herausforderungen

Bewusstsein für den Umgang mit dem kulturellen Erbe fördern

Der sorgsame Umgang und das Erhalten der bekannten und unbekanntem Kulturgüter ist ein öffentliches Interesse. Der Erhalt des kulturellen Erbes kann nicht allein mit Schutz- und Dokumentationsmassnahmen erreicht werden. Die Bewusstseinsförderung im Umgang mit dem kulturellen Erbe, die Auseinandersetzung mit der Umgebung der Kulturgüter sowie mit der Alltagslandschaft sind dazu von hoher Bedeutung.

Mit bestehenden Bauten und dem öffentlichen Raum sorgsam umgehen

Jeder Weiler, jedes Dorf, Quartier und jede Stadt hat einen eigenständigen Charakter, welcher von der zeitlichen Entwicklung geprägt ist. Die Siedlungsqualität wirkt sich direkt auf die Lebensqualität der Wohn- und Arbeitsbevölkerung aus. Damit die Lebensqualität in den Siedlungen erhalten und verbessert werden kann, sind ein sorgsamer Umgang mit den bestehenden Bauten und Anlagen sowie die gezielte Gestaltung des öffentlichen Raumes wichtig.

Solaranlagen gut einfügen

Gemäss Bundesrecht (Art. 18a Abs. 3 RPG und Art. 32b Bst. f RPV) bedürfen Solaranlagen auf Kultur- und Naturdenkmäler von kantonaler und nationaler Bedeutung stets einer Baubewilligung. Die Kulturdenkmäler von kantonaler Bedeutung sind gemäss Art. 32b Bst. f RPV im Richtplan zu bezeichnen. Als Objekte von kantonaler Bedeutung gelten die sogenannten K-Objekte gemäss Art. 13 Abs. 3 Bauverordnung (BauV).

Zielsetzungen

Das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS), die Inventare der regionalen und lokalen Ortsbilder, das Inventar der historischen Verkehrswege (IVS), das kantonale Bauinventar und das Archäologische Inventar enthalten die verbindlichen Grundlagen in den Bereichen Archäologie, historische Bausubstanz, schützenswerte Ortsbilder sowie historische Verkehrswege. Werden durch geplante Projekte entsprechende Schutzobjekte beeinträchtigt, so sind die zuständigen kantonalen oder eidgenössischen Fachstellen vorgängig beizuziehen.

Für die Raumordnung sind die folgenden Zielsetzungen besonders wichtig:

D31

Zu kulturellen Werten wie Ortsbildern, Verkehrswegen, Baudenkmalen und archäologischen Fundstellen wird Sorge getragen. Zusätzlich zum Objektschutz fördert der Kanton durch Sensibilisierung und aktive Beratung eine bewusste Auseinandersetzung mit der Umgebung von Kulturgütern. Die Umgebungen von Schutzobjekten oder Ortsbilder sind im Rahmen der Richt- und Nutzungsplanung zu berücksichtigen.

→ **C67**

D32

Als Kulturdenkmäler von kantonaler Bedeutung im Sinn von Art. 18a Abs. 3 RPG, für die eine Bewilligung nötig ist, gelten die K-Objekte gemäss Art. 13 Abs. 3 BauV.

E Natur und Landschaft schonen und entwickeln

E1 Landschaftsentwicklung

Ausgangslage

Der Kanton Bern zeichnet sich durch eine grosse naturräumliche, landschaftliche und biologische Vielfalt aus. Die Verantwortung für deren Erhaltung und Entwicklung wird von den Gemeinden, den Regionen, dem Kanton und dem Bund gemeinsam getragen. Bei der Umsetzung wird eine partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern sowie den Bewirtschaftenden angestrebt.

Innerhalb der kantonalen Verwaltung nehmen zahlreiche Fachstellen Vollzugsaufgaben wahr, die für die Natur und Landschaft von Bedeutung sind. Die zuständigen Stellen befinden sich in verschiedenen Ämtern und Direktionen. Diese sind gut miteinander zu koordinieren.

Vielfalt der noch naturnahen Kulturlandschaften erhalten

Herausforderungen

Grössere zusammenhängende naturnahe Kulturlandschaften finden sich nur noch in den Alpen, in den höheren Voralpen und im westlichen Berner Jura. Aufgrund des Strukturwandels in der Landwirtschaft werden diese Landschaften und Naturräume stark verändert. Insbesondere das Aufgeben der Bewirtschaftung von Grenzertragslagen kann zu einem unerwünschten Verlust von traditionellen Kulturlandschaften führen. Die grosse Herausforderung für den Kanton besteht darin, die Pflege von vielfältigen Kulturlandschaften durch nachhaltige Modelle (z.B. Regionalparks oder Biosphärenreservate) in Zusammenarbeit mit Regionen und Gemeinden langfristig zu sichern.

Ausgewogenes Verhältnis zwischen Schutz und Nutzung finden

Die Naturräume werden immer mehr zu einer Freizeit- und Sportlandschaft. Im alpinen Raum birgt der Trend zu «Fun» und «Activity» Gefahren für Natur und Landschaft (beispielsweise neue Störungen bisher abgelegener Gebiete durch Trendsportarten). Das fast vollständige Fehlen von naturnahen Landschaften im Mittelland führt in den noch verbliebenen Resten intakter Natur, insbesondere im Bereich der Agglomerationen, zu einem hohen Druck durch Erholungssuchende. Der Kanton soll sich für ein ausgewogenes Verhältnis zwischen touristisch intensiv genutzten Gebieten und grossräumigen Schutz- und Schongebieten einsetzen.

Die Gewässer erhalten und aufwerten

Gewässer sind wichtige Lebensräume, nicht nur für viele Tier- und Pflanzenarten, sondern auch als Erholungsraum für die Menschen. Im Mittelland und in den intensiv genutzten Tälern der Voralpen, der Alpen und des Berner Juras finden sich nur noch wenige naturnahe Gewässerabschnitte. Obwohl Bäche, Flüsse und Seen mit ihrem Uferbereich geschützt sind, verfügen nicht alle Gewässer über den notwendigen Mindestraum. In verschiedenen Regionen des Kantons Bern besteht zudem ein sehr grosser Handlungsbedarf im Bereich der Aufwertung der Fliessgewässer. Mit dem Renaturierungsfonds stehen zwar finanzielle Mittel zur Verfügung, es fehlt jedoch oft am nötigen Land. Der Kanton muss ein besonderes Gewicht auf die Erhaltung, Aufwertung und Vernetzung der Fliessgewässer (gemäss kantonalem Landschaftsentwicklungskonzept KLEK und dem revidierten Gewässerschutzgesetz) legen.

Entwicklungen rechtzeitig erkennen

Natur und Landschaft sind von zahlreichen Prozessen betroffen, wie beispielsweise Trendsportarten, Strukturwandel in der Landwirtschaft, Energieproduktion oder Klimawandel. Das Reagieren im Einzelfall bindet wertvolle Kapazitäten und ist – aus einer längerfristigen Perspektive – wenig wirkungsvoll, weil die notwendigen Massnahmen oft zu spät eingeleitet werden. Deshalb soll im Rahmen der Raumb Beobachtung eine Methodik entwickelt werden, um die in Natur und Landschaft ablaufenden Prozesse früher zu erkennen und deren Auswirkungen besser zu beurteilen. Nur so können die zuständigen Fachstellen rechtzeitig Strategien definieren und adäquate Massnahmen einleiten.

Zielsetzungen

Das Leitbild Naturschutz, das Kantonale Landschaftsentwicklungskonzept (KLEK) sowie der kantonale Sachplan Moorlandschaften definieren zusammen mit den kantonalen und eidgenössischen Inventaren und den kantonalen Schutzgebieten die massgebenden Ziele im Bereich der kantonalen Landschaftsentwicklung. Für die Bereiche Gewässer und Wald werden die verbindlichen kantonalen Ziele und Massnahmen im Rahmen der Gewässerrichtplanungen und der regionalen Waldpläne festgelegt und nach Bedarf laufend ergänzt. Eine wichtige Grundlage für die Ortsplanung und bei Bauprojekten stellen zudem die Gewässerschutzkarten dar.

Das kantonale Landschaftsentwicklungskonzept (KLEK) bildet eine Ergänzung zum Landschaftskonzept Schweiz (LKS). Es definiert verbindliche Grundsätze zum staatlichen Handeln, zum Umgang mit Landschaft und Natur und zu ausgewählten Landschaftselementen. Mit der Bezeichnung von kantonalen Aufwertungs- und Erhaltungsgebieten sowie einem kantonalen Verbundsystem zeigt der Kanton auf, in welchen Gebieten er sich über das übliche Mass hinaus für die Landschaftsentwicklung engagieren und die knappen Mittel wirksam einsetzen will. Im Weiteren werden für ausgewählte Bereiche Ziele und Massnahmen bestimmt und für die Planungsregionen der prioritäre Handlungsbedarf aus Sicht der kantonalen Landschaftsentwicklung gezeigt. Zudem werden wichtige Grundlagen zur Erhaltung, Vernetzung und Aufwertung der Fliessgewässer sowie zu den überregionalen Wildwechselkorridoren und Verbreitungshindernissen dargestellt.

Für die Raumordnung sind folgende Zielsetzungen besonders wichtig:

- | | |
|------------|---|
| E11 | Die differenzierte Entwicklung der Landschaft ist in speziell dafür geeigneten Gebieten vom Kanton zu fördern. Dabei richtet er sich nach den Naturschutz-Prinzipien «Erhalten – Pflegen – Neu Gestalten».
→ E21 |
| E12 | Unerschlossene oder nur wenig erschlossene Geländekammern von besonderem ökologischem und landschaftlichem Wert werden – wenn überhaupt – nur sehr zurückhaltend mit Wegen oder touristischen Transportanlagen erschlossen. |
| E13 | In den Städten und Agglomerationen ist das Angebot an attraktiven Erholungsmöglichkeiten in der freien Natur zu erweitern, um den Druck auf die noch intakten naturnahen Lebensräume zu vermindern.
→ D12 |
| E14 | Den Gewässern ist im Rahmen der Richt- und Nutzungsplanung sowie bei den übrigen raumwirksamen Tätigkeiten der erforderliche Raum zur Verfügung zu stellen, damit die natürlichen Funktionen der Gewässer, der Hochwasserschutz und die Gewässernutzung gewährleistet sind. Der Gewässerraum ist extensiv zu gestalten und zu bewirtschaften.
→ C41, E21 |
| E15 | Der Kanton Bern unterstützt die regionalen Trägerschaften bei der Errichtung und beim Betrieb von Parks von nationaler Bedeutung nach Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG) und bei der Erarbeitung und Umsetzung des Managementplans für das UNESCO Welterbe Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch. Er wirkt darauf hin, dass die regionalen Trägerschaften den Anliegen einer nachhaltigen Entwicklung von Natur und Landschaft die nötige Beachtung schenken und die vorhandenen Natur-, Landschafts- und Kulturwerte in den Parks und im Welterbe erhalten und aufgewertet werden. |

E2**Biotop- und Artenschutz**

Ausgangslage

Der Kanton Bern trägt wegen seiner naturräumlichen, landschaftlichen und biologischen Vielfalt im Arten- und Biotopschutz eine besondere Verantwortung. Im Bereich der national bedeutenden Inventare (Moore, Auen, etc.) gehört er zu den am meisten betroffenen Kantonen. Es besteht grosser Handlungsbedarf beim Schutz von gefährdeten Lebensräumen, Pflanzen- und Tierarten.

Ressourcen und Kapazitäten fehlen

Herausforderungen

Die fehlende grundeigentümergebundene Sicherung ist die grösste Herausforderung beim Vollzug der Bundesinventare. Für national prioritäre Arten fehlen Aktionspläne und Artenförderungsprogramme. Für den Naturschutz auf kantonaler Ebene fehlen Inventare über die Lebensräume von kantonaler Bedeutung (z.B. Auen, artenreiche Fettwiesen) sowie systematische Erhebungen über das Vorkommen der bedrohten und gefährdeten Tier- und Pflanzenarten im Kanton Bern. Die Sicherstellung der erforderlichen Grundlagenbeschaffung, der Schutz der Lebensräume von regionaler und nationaler Bedeutung sowie die Umsetzung der Artenschutzprogramme bedeuten grosse Herausforderungen für den Kanton.

Die Gemeinden bei ihrem Gesetzesauftrag unterstützen

Die Gemeinden sind aufgrund des kantonalen Naturschutzgesetzes für den Vollzug des Naturschutzes auf lokaler Ebene verantwortlich. Die Aufgaben sind anspruchsvoll und reichen von der Sicherung wertvoller Biotope über den Abschluss von Verträgen zur ökologischen Aufwertung der Landschaft bis zum Artenschutz und ökologischen Ersatzmassnahmen im Baubewilligungsverfahren. Vor allem kleinere Gemeinden stossen dabei an ihre Grenzen. Verschiedene Gemeinden verfügen über keine zeitgemässe Landschaftsplanung oder ihr Vollzug ist lückenhaft. Der Kanton unterstützt die Gemeinden, indem er ihnen Grundlagen zur Verfügung stellt und fachliche Beratung anbietet.

Verarmte Landschaften gezielt aufwerten und Lebensräume vernetzen

Im intensiv genutzten Mittelland sind naturnahe Bereiche nur noch in geringer Zahl, kleinflächig und meist isoliert vorhanden. Die Ökologisierung der Landwirtschaft konnte mit dem ökologischen Leistungsnachweis und den Beiträgen an Biodiversitätsförderflächen erfolgreich gestartet werden. Wie erfolgreich diese Strategie zur ökologischen Aufwertung der Landschaft und zur Förderung der Biodiversität ist, wird sich weisen. Für die Erhaltung der Artenvielfalt und einer vielfältigen Landschaft ist es nötig, dass auch regionale und lokale Schwerpunkte zu einer weiteren Ökologisierung gesetzt werden. Gleichzeitig können damit auch positive Wirkungen im Bereich Gewässerschutz und Erosionsbekämpfung erzielt werden. Der Kanton soll die finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen erhalten, damit er die Förderung von ökologischen Ausgleichsflächen in Zusammenarbeit mit Gemeinden und Trägerschaften weiter führen kann.

Im Biotop- und Artenschutz den Klimawandel berücksichtigen

Der Klimawandel wirkt sich stark auf die Arten und Lebensräume und damit auf die Artenvielfalt bzw. die Biodiversität aus. Die zu erwartenden vermehrten extremen Wetterereignisse können die Veränderungsprozesse beschleunigen. Die Klimaerwärmung führt zur Verschiebung der Vegetationszonen in die Höhe und bringt damit insbesondere Arten des Hochgebirges in Bedrängnis, weil sie nicht mehr weiter nach oben ausweichen können. Es wird aber auch Arten geben, die ihr Verbreitungsgebiet ausdehnen können. Diese sind aber nicht immer erwünscht (invasive Neobiota, Bundesstrategie zu invasiven gebietsfremden Arten wird auf Herbst 2015 erwartet). Das Abschmelzen der Gletscher und des Permafrostes wird mehr Bodenmaterial freilegen, das von häufigeren und stärkeren Naturereignissen abtransportiert wird und damit sowohl die Landschaft als auch das Ökosystem (insbesondere das aquatische Ökosystem) beeinflusst.

Artenvielfalt im Wald erhalten und fördern

Der Wald gehört zu den ursprünglichsten und noch naturnahsten Lebensräumen. Er bedeckt im Kanton Bern 30% der Kantonsfläche und beherbergt eine grosse Vielfalt an Pflanzen- und Tierarten. Obwohl seine Fläche stetig zunimmt, ist diese Vielfalt bedroht. Die kantonale Waldpolitik soll sich für die langfristige Erhaltung und Förderung des Artenreichtums der Wälder einsetzen.

Wanderungsmöglichkeiten für wildlebende Tiere erhalten und verbessern

Der Ausbau der Verkehrsträger und das Wachstum der Siedlungen haben in den letzten Jahrzehnten zu einer weitgehenden Zerstückelung der Landschaft und ihrer natürlichen Lebensräume geführt. Betroffen davon sind vor allem das Wild, aber auch andere wildlebende Tiere, wie Kleinsäuger, Amphibien und Reptilien, welche in den dicht bevölkerten Gebieten des Kantons in einer durch Barrieren begrenzten Umwelt leben. Die Verbesserung dieser Situation, d.h. die Beseitigung von Verbreitungshindernissen ist eine grosse Herausforderung.

Zielsetzungen

Das Leitbild Naturschutz und das Kantonale Landschaftsentwicklungskonzept (KLEK) beinhalten zusammen mit den kantonalen und eidgenössischen Inventaren und den kantonalen Schutzgebieten die massgebenden Ziele im Bereich Biotop- und Artenschutz.

Das Leitbild Naturschutz definiert als Richtschnur und als Basis für das künftige Handeln im Bereich Naturschutz Leitsätze. Darin werden Ziele und Massnahmen für den Biotopschutz für die Bereiche Landwirtschaft, Wald, Gewässer, Siedlung und Gebirge festgelegt sowie die Naturschutzaufgaben von kantonalen Amtsstellen beschrieben. Der Ordner Berner Naturschutz bildet eine wichtige Vollzugshilfe für die kommunalen Landschaftsplanungen, indem die massgebenden Inventare vorgestellt und wichtige Grundlagen im Naturschutz nach Gemeinden aufgelistet werden.

Für die Raumordnung sind folgende Zielsetzungen besonders wichtig:

- | | |
|------------|--|
| E21 | Die Lebensräume von bedrohten Arten sowie seltene und wertvolle Biotope sind in ihrer Qualität so zu erhalten, aufzuwerten und zu vernetzen, dass ein langfristiges Überleben der Arten und ihrer Gemeinschaften gewährleistet ist. Der Kanton Bern setzt sich aktiv für den Schutz und die Förderung von Arten und Biotopen ein, für die er im gesamtschweizerischen Vergleich eine spezielle Verantwortung trägt.
→ C41, C42 |
| E22 | Die ökologische Aufwertung und Vernetzung der Landschaft ist über freiwillige Massnahmen weiter voranzutreiben.
→ C41 |
| E23 | Die Artenvielfalt im Wald ist zu fördern (u.a. durch Waldreservate).
→ C42 |
| E24 | Überregional bedeutende Wildwechselkorridore (gemäss KLEK) sind langfristig zu erhalten, so dass sie ihre Verbund- und Vernetzungsfunktionen erfüllen können. Dort, wo sie vollständig oder teilweise unterbrochen sind, ist die Wiederherstellung dieser Funktionen aktiv anzustreben.
→ B21 |

F Funktionale Räume und regionale Stärken fördern

F1 Umsetzung differenzierter Strategien für die Regionen

Ausgangslage

Der wirtschaftliche Problemdruck hat sich in den Regionen weiter verstärkt. Vor allem in den ländlichen Regionen ist dies spürbar als Folge des tiefgreifenden Strukturwandels in der Landwirtschaft, deren Beschäftigungsanteil in gewissen Regionen teilweise über 30% liegt. Besondere Herausforderungen ergeben sich auch durch Struktur Anpassungen in sektoriellen Aufgaben von Bund und Kanton (beispielsweise im Bildungs- und Gesundheitswesen) sowie als Folge der Deregulierung und Liberalisierung von Aufgabenbereichen des Service Public.

Die Potenziale der Regionen differenziert fördern

Herausforderungen

Für den Abbau der Unterschiede zwischen den Regionen im Bereich der Grundversorgung und der Basisinfrastruktur sorgt der Neue Finanzausgleich (zwischen dem Bund und den Kantonen) bzw. der Finanz- und Lastenausgleich (unter den Gemeinden). Die klassische, infrastrukturorientierte Ausrichtung der Regionalpolitik hat seit längerem an Bedeutung verloren. Mit der Neuen Regionalpolitik des Bundes (NRP) wurde ab 2008 die Neuorientierung weitergeführt. Im Zentrum steht die Förderung von Wettbewerbsfähigkeit und Innovation bzw. die Stärkung der Wertschöpfung in den Regionen.

Regionalpolitik als Teil der kantonalen Wirtschaftspolitik

Regionalpolitik ist Teil der kantonalen Wirtschaftspolitik. Mit verbesserten Rahmenbedingungen und einem gezielten Einsatz regionalpolitischer Instrumente sollen die spezifischen Potenziale der einzelnen Regionen besser genutzt werden.

Den ländlichen Raum stärken

Die Neue Regionalpolitik soll primär dem ländlichen Raum zugutekommen. Deshalb werden Vorhaben, deren Wirkung sich schwergewichtig im ländlichen Raum zeigt, im Rahmen des kantonalen Umsetzungsprogramms bevorzugt behandelt. Innovative Projekte, die Wertschöpfung in den regionalen Zentren und im weiteren ländlichen Raum schaffen, leisten einen Beitrag zu einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung des ganzen Kantons.

Regionalwirtschaftlich relevante Politikbereiche koordinieren

Die regionalen Auswirkungen der Sektoralpolitiken übersteigen die Wirkungen direkter regionalpolitischer Einzelmassnahmen um ein Mehrfaches. Entsprechend kann Regionalpolitik nur wirksam sein, wenn eine Abstimmung der Sektoralpolitiken auf Kantons Ebene erfolgt. Der Kanton muss diese Koordination bestmöglich wahrnehmen und seine Regionalpolitik verstärkt koordinieren, hauptsächlich in den Bereichen der Landwirtschaft, Bildung und Gesundheit.

Besonderheiten des Berner Juras beachten

Bei differenzierten Strategien für die Regionen muss die Zweisprachigkeit des Kantons besonders beachtet werden. Der französischsprachige Kantonsteil weist eine besondere Wirtschaftsstruktur auf. Durch die Konzentration zahlreicher exportorientierter Betrieben aus den Bereichen Präzisionstechnik, Mikromechanik, Mikroelektronik und der Uhrenindustrie und das Fehlen grösserer Zentren im Berner Jura ergeben sich besondere Anforderungen an Arbeitszonen, industriennahe Infrastrukturen und Verkehrserschliessung. Auch die engen Beziehungen mit den französischsprachigen Nachbarkantonen bzw. die Orientierung in Richtung Westschweiz gilt es als Potenzial zu nutzen.

Zielsetzungen

F11 Die Regionalpolitik des Kantons zielt auf die differenzierte, anreizorientierte Förderung der Potenziale der verschiedenen Regionen im kantonalen Gesamtinteresse ab.

- F12** Der Kanton orientiert sich bei der Erarbeitung seines Umsetzungsprogramms zur Neuen Regionalpolitik an den Vorgaben des Bundes und berücksichtigt die von den Regionen vorgelegten Entwicklungsstrategien, Richtpläne und Förderprioritäten.
- F13** Bei der Förderung der Potenziale der Regionen legt der Kanton ein besonderes Augenmerk auf die Zweisprachigkeit. Typische Potenziale des französischsprachigen Teils des Kantons wie der hohe Industrialisierungsgrad und die hohe Exportorientierung werden dabei berücksichtigt.
- F14** Der Kanton koordiniert seine Regionalpolitik und seine Strategie zur Förderung der Pärke nach Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG) und der UNESCO Welterbe Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch sowie Palafittes und hilft den regionalen Trägerschaften, die wirtschaftlichen Potenziale der Pärke und der Welterbe nachhaltig und effektiv in Wert zu setzen.

F2 Arbeitsteilung und Zusammenspiel Kanton - Regionen

Ausgangslage

Im grossen und heterogenen Kanton Bern leisten die Regionalkonferenzen und Regionen (wo noch keine Regionalkonferenz gebildet wurde) wertvolle Aufbau- und Unterstützungsarbeit. Sie sind zwischen Kanton und Gemeinden verbindend, ausgleichend und koordinierend tätig. Lokale und regionale Bindungen der Wirtschaft und der Bevölkerung sind wichtige Voraussetzungen für die politische Akzeptanz raumplanerischer und raumordnungspolitischer Massnahmen und für eine nachhaltigere Entwicklung des Raumes.

Mit der Volksabstimmung zur Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit im Jahr 2007 wurden neue gesetzliche Grundlagen für die Regionen geschaffen. Die auf dieser Basis eingeführten Regionalkonferenzen haben eine stärkere Stellung und verbindlichere Strukturen erhalten. Durch die Einführung der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte RGSK verbunden mit den Agglomerationsprogrammen Verkehr + Siedlung wurde auch die regionale Stufe der Planung gestärkt und mit dem kantonalen Richtplan besser abgestimmt.

Herausforderungen

Die Regionalkonferenzen resp. Regionen spielen die Hauptrolle bei der Gestaltung und Umsetzung der regionalpolitischen Massnahmen von Bund und Kanton. Durch die Regionalisierung sollen spezifische lokale und regionale Potenziale besser genutzt werden. Die Partnerschaft Kanton – Region muss deshalb weiter gepflegt und ausgebaut werden. Territoriale und administrative Grenzen sind zu überwinden.

Grenzüberschreitende funktionale und räumliche Verflechtungen werden immer wichtiger. Die Regionalkonferenzen resp. Regionen arbeiten aufgabenbezogen in wechselnden Geometrien zusammen. Raumplanerische Aufgaben sind vermehrt mit benachbarten, auch ausserkantonalen Planungsträgern anzupacken. Dabei beachten die Regionen die Bedürfnisse der Bevölkerung, der Betriebe und der lokalen Behörden nach Identifikation mit ihrem Lebensraum.

Zielsetzungen

- F21** Der Kanton anerkennt und stärkt die Regionalkonferenzen resp. Regionen als Planungspartner. Er überträgt ihnen raumplanerische und raumordnungspolitische Verantwortung und entsprechende Kompetenzen. Er öffnet den regionalen Spielraum, soweit es die kantonalen Interessen erlauben.

Verantwortung und Kompetenzen an die Regionen delegieren

F22	Die Regionalkonferenzen resp. Regionen entwickeln eine aktive Mittlerrolle zwischen Kanton und ihren Mitgliedergemeinden.
F23	Die Regionen handeln nach dem Prinzip der sachgerechten (variablen) Geometrie. Sie intensivieren die Zusammenarbeit und entwickeln im Rahmen der kantonalen Grundlagen gemeinsame Planungen und Strategien.

F3

Regionale Vorhaben im kantonalen Richtplan

Ausgangslage

Die spezifischen Stärken und Schwächen der Regionen widerspiegeln sich in den Zielen, Strategien und Massnahmen der regionalen Planungsinstrumente, insbesondere den RGSK. Der Kanton begrüsst regionale und überregionale Initiativen und unterstützt diese nach Massgabe des kantonalen Interesses. Er kann jedoch Anliegen und Vorhaben nur in Ausnahmefällen über die ordentlichen Mittel hinaus mittragen. Gewisse Vorhaben brauchen auch eine Verankerung im Richtplan für die übergeordnete Abstimmung.

Auf regionale Stärken ausrichten

Herausforderungen

Die Regionen erweitern ihr Blickfeld systematisch und richten ihre Planungs- und Entwicklungsziele sowie die entsprechenden Massnahmen auf ihre Stärken sowie auf die kantonalen Grundlagen (Konzepte, Sachpläne, Richtplan) aus.

Gemeinsame Absichten, Ziele und Umsetzungsstrategien fördern

Im Rahmen der grenzüberschreitenden Koordination und Zusammenarbeit entwickeln die Regionen gemeinsame oder miteinander abgestimmte planerische und entwicklungspolitische Absichten, Ziele und Umsetzungsstrategien. Damit diese vom Kanton als förderungswürdige Stärken anerkannt werden können, sind sie in den regionalen Gremien politisch zu konsolidieren, so dass die Bereitschaft zur konkreten Umsetzung klar wird.

Die Liste der regionalen Massnahmen bewirtschaften

Überregionale und regionale Vorhaben, Planungen und Projekte, welche nach ihrer Bedeutung und Wirkung Wesentliches zur anvisierten Raumentwicklung im Kanton beitragen, inhaltlich oder organisatorisch innovativ sind, durch überregionale Abstützung und Organisation hervorstechen oder die Verankerung im kantonalen Richtplan für die übergeordnete Abstimmung brauchen, werden in den kantonalen Richtplan aufgenommen.

Zielsetzungen

F31	An regionale Vorhaben welche in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden sollen, stellt der Kanton verbindliche Anforderungen. Es können Vorhaben mehrerer oder einzelner Regionen aufgenommen werden, welche <ul style="list-style-type: none"> • einen sachlich oder raumordnungspolitisch wesentlichen Beitrag zur Erfüllung kantonalen Ziele der räumlichen Entwicklung leisten; • einen sachlich oder raumordnungspolitisch wesentlichen Beitrag zur Erfüllung regionaler Ziele der räumlichen Entwicklung leisten, jedoch durch die Region(en) aus eigener Kraft nicht vorangetrieben werden können; • die besondere Unterstützung des Kantons im Planungsprozess oder die Koordination und frühzeitige Bindung von Fachstellen des Bundes notwendig machen.
F32	Wird mit der Eingabe eine ausserordentliche Unterstützung durch den Kanton anvisiert, muss das Vorhaben in einem gültigen regionalen Richtplan als Festsetzung figurieren oder aber auf einem aktuellen Beschluss mehrerer Regionen gründen.

F4 Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung

Ausgangslage

Der Kanton Bern unterstützt die Regionen nicht nur fachlich, sondern auch durch namhafte Kantonsbeiträge, besonders bei der Erarbeitung der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte RGSK. Diese Praxis stützt sich auf die Planungsfinanzierungsverordnung. Besonderes Augenmerk erfordert dabei die regionale Grundversorgung, das heisst die allgemeinen Leistungen für Information, Koordination, Animation, Raumbeobachtung, Beratung, Öffentlichkeitsarbeit, Marketing etc.

Die Regionen fördern und unterstützen

Herausforderungen

Der Kanton braucht für die Definition und die Umsetzung der übergeordneten Planung leistungsfähige Partner. Die unmittelbare Nähe der Regionen zum lokalen und regionalen Geschehen, die Vielseitigkeit und die personelle und politische Verankerung ihrer Organe in den Gemeinden bringen dafür günstige Voraussetzungen. Die Mitarbeit der Regionalkonferenzen bzw. Regionen bei der Gestaltung der übergeordneten räumlichen Entwicklung soll gezielt gefördert und finanziell unterstützt werden. Der Kanton setzt seine knappen Mittel besonders für förderungswürdige Vorhaben ein.

Zielsetzungen

F41

Der Kanton unterstützt die Regionen finanziell. Insbesondere an überregionale, an besonders innovative oder an Vorhaben und Projekte mit besonderen Erschwernissen (zum Beispiel Kantons- und Sprachgrenzen überschreitend) leistet der Kanton Beiträge.

G Lösungs- und effizienzorientierte Zusammenarbeit fördern

G1 Partnerschaften weiterentwickeln

Ausgangslage

Die Planung und die Organisation des Raumes des Kantons Bern sind aufgrund seiner Grösse und Vielfalt vorwiegend nach innen gerichtet. Verknüpfungen mit Nachbarregionen und -kantonen sind wenig ausgeprägt. Die politischen und wirtschaftlichen Zielsetzungen in der Hauptstadtregion Schweiz und im Arc Jurassien sind bisher nur bedingt zu einer wirtschaftspolitischen Wettbewerbsstrategie gegenüber den Metropolitanregionen Zürich, Basel und Bassin lémanique gebündelt.

Im dichten Netz topographischer, klimatischer, kultureller, sprachlicher, konfessioneller, mentaler, staatspolitischer und raumplanerischer Grenzen verfügen der Kanton und die Regionen über ein hervorragendes Profil und ein beachtliches Erfahrungspotenzial für viele Formen der Zusammenarbeit.

Herausforderungen

Zusammenarbeit muss selbstverständlich werden

Die Zusammenarbeit über räumliche und organisatorische Grenzen muss selbstverständlich werden. Auf allen Ebenen – Kanton, Regionen und Gemeinden – und in allen Fachbereichen müssen bestehende Hemmnisse organisatorischer und institutioneller Art aktiv angegangen werden.

Die Hauptstadtregion Schweiz muss sich entfalten und behaupten

Die Hauptstadtregion Schweiz muss sich im nationalen und internationalen Standortwettbewerb der Grossregionen behaupten und gleichzeitig eine Brückenfunktion zwischen den Sprachregionen übernehmen. Der Kanton Bern muss als grösster Partner der Hauptstadtregion eine aktive Rolle bei der Abstimmung der raumplanerisch und strategisch notwendigen Schritte übernehmen. Offensiv ist dabei die Frage anzugehen, auf welches Profil eine derartige Entwicklung auszurichten ist.

Die Interessen im Arc Jurassien einbringen

Für den französischsprachigen Teil des Kantons hat die Zusammenarbeit im Arc Jurassien eine grosse Bedeutung. Damit kann auch die Brückenfunktion des Kantons Bern unterstützt werden. Die Interessen des nördlichen Kantonsteils sind in den Organen des Arc Jurassien, besonders bei der Conférence Transjurassienne (CTJ) offensiv einzubringen.

Interreg-Programm als Chance nutzen

Der Fokus für strategische Partnerschaften darf jedoch nicht auf die Hauptstadtregion Schweiz und den Arc Jurassien beschränkt bleiben. Weitere flexible und zielgerichtete Kooperationen, wie z.B. die Greater Geneva Bern Area für die wirtschaftliche Standortpromotion, sind zu vertiefen bzw. anzustreben. Die Chancen, die sich beispielsweise aus der Interreg-Initiative der europäischen Union ergeben, sind zu nutzen. Dabei steht die transnationale und interregionale Zusammenarbeit (Interreg IIIB und IIIC) im Vordergrund.

Zielsetzungen

G11 Die Zusammenarbeit über räumliche und organisatorische Grenzen hinweg wird auf allen Ebenen ausgebaut. Hemmnisse in der täglichen Arbeit werden aktiv angegangen.

G12 Der Kanton übernimmt eine aktive Rolle bei der Festigung der Hauptstadtregion Schweiz.

G2 Innovative Instrumente einsetzen

Ausgangslage

Die Durchführung und Umsetzung von Massnahmen der Raumordnung erfolgt trotz zunehmender Liberalisierung und Privatisierung vorwiegend unter Federführung der öffentlichen Hand. Auf Seiten des Kantons, der Regionen und der Gemeinden bestehen viele Erfahrungen, wie die Planung, die Umsetzung, aber auch das Controlling an geeignete Organisationen und Institutionen delegiert werden kann, beispielsweise im Bereich Natur- und Landschaftsschutz oder im Projekt der kantonalen Entwicklungsschwerpunkte. Dadurch entstehen effizientere und transparentere Projektabwicklungen und oft billigere Lösungen. Für gewisse komplexe oder koordinationsintensive Projekte ist eine rein verwaltungsinterne Abwicklung nicht mehr denkbar.

Die Aufgabenerfüllung an die am besten geeignete Stelle delegieren

Herausforderung

Die Aufgabenerfüllung und Umsetzung von Massnahmen der Raumordnung sollen an diejenige Stelle delegiert werden, welche dafür die besten Voraussetzungen hat. Die Chancen und Potenziale der engen Kooperation staatlicher und privater Akteure soll konsequenter genutzt werden (Public Private Partnership). Die Zusammenarbeit mit Partnern soll durch Kooperationsvereinbarungen transparenter und die Zuteilung von kantonalen Ressourcen mittels dem Wettbewerbsprinzip leistungsorientierter werden.

Zielsetzungen

- | | |
|------------|--|
| G21 | Die Aufgabenerfüllung und Umsetzung der Strategien und Massnahmen der Raumordnung werden im Rahmen der Gesetze an diejenigen öffentlichen und privaten Institutionen oder Organisationen delegiert, welche für die qualitativ optimale und fristgerechte Abwicklung garantieren. |
| G22 | Der Kanton Bern setzt leistungsfördernde und Transparenz schaffende Instrumente und Zusammenarbeitsformen wie Public Private Partnership, Kooperationsvereinbarungen, Koordinationsabkommen oder Wettbewerbe um Investitions- und Subventionsgelder gezielt ein. |

H Richtlinien der Regierungspolitik, Aufgaben- und Finanzplan und Richtplan aufeinander abstimmen

H1 Politik, Finanzen und Raum abstimmen

Ausgangslage

Mit Geschäften, welche direkt oder indirekt räumliche Voraussetzungen oder Auswirkungen beeinflussen, gestalten alle Direktionen und viele Amtsstellen die räumliche Entwicklung des Kantons mit. Der kantonale Richtplan bietet die Grundlage, um die Auswirkungen auf die angestrebte räumliche Entwicklung des Kantons zu beurteilen.

Entscheidgrundlagen aus räumlicher Sicht zur Verfügung stellen

Herausforderungen

Mit dem Richtplan werden für Geschäfte mit räumlichen Auswirkungen Entscheidungsgrundlagen aus räumlicher Sicht zur Verfügung gestellt. Auf dieser Grundlage kann die Frage beantwortet werden, wie weit das Geschäft die angestrebte räumliche Entwicklung des Kantons unterstützt. Dadurch soll die räumliche Dimension in die strategische Entscheidungsfindung des Regierungsrates integriert werden. Dabei wird jedoch nichts an der fachlichen oder formalen Kompetenz der Direktionen und Amtsstellen bei Sachgeschäften oder Fachplanungen verändert.

Unterschiedliche Planungshorizonte beachten

Der Richtplan steckt die Leitlinien und den Handlungsspielraum der Regierung bei raumrelevanten Aufgaben ab. Die Richtlinien der Regierungspolitik und der Aufgaben- und Finanzplan sind mit den strategischen Inhalten und grundsätzlichen Elementen des Richtplans abzustimmen.

Dabei sind die unterschiedlichen Planungshorizonte zu beachten: Der Richtplan ist – besonders im Raumkonzept und, bis zu einem gewissen Grad auch in den Strategien – langfristig angelegt und vor allem im Bereich der Massnahmen als dynamisches Führungsinstrument des Regierungsrates konzipiert. Die Richtlinien der Regierungspolitik und der Aufgaben- und Finanzplan haben eine Perspektive von vier Jahren.

Im Aufgaben- und Finanzplan können nur jene Elemente des Richtplans aufgenommen werden, die in der jeweiligen Finanzplanperiode finanzielle Auswirkungen haben, auch wenn gewisse Massnahmen Auswirkungen über mehrere Perioden haben. Es ist zudem zu berücksichtigen, dass die Aufnahme von Massnahmen in den Richtplan oder in den Aufgaben- und Finanzplan noch keine bindende Wirkung entfaltet. Die Massnahmen (beziehungsweise Ausgaben) müssen bei der konkreten Beschlussfassung im Einzelnen jeweils auf ihre Notwendigkeit und Finanzierbarkeit hin geprüft werden.

Durch den Einbezug der Richtplans fünf Ziele anstreben

Durch den systematischen Einbezug des Richtplans in die Entscheidungsfindung der Fachstellen, Direktionen und vor allem auch des Regierungsrates sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Die bewusste Ausrichtung strategischer Entscheide auf die angestrebte räumliche Entwicklung und raumordnungspolitische Prioritätensetzung
- Die frühzeitige Abstimmung von Planungen mit grossen räumlichen Wirkungen
- Die Unterstützung der Prioritätensetzung bei Investitionsvorhaben
- Ein kohärenteres raumwirksames Handeln des Kantons
- Erhöhung der Umsetzungswirkung des Richtplans.

Der Richtplan soll bei Vorbereitungs- und Umsetzungsentscheiden und bei der Prioritätensetzung von Geschäften mit räumlichen Auswirkungen beigezogen werden. Es ist aufzuzeigen, dass sie der angestrebten räumlichen Entwicklung entsprechen oder zu begründen, weshalb sie davon abweichen. Im Vordergrund stehen koordinations- oder abstimmungsbedürftige Entscheide in den Bereichen:

- Kantonale Infrastrukturen (Neuinvestitionen, Werterhalt, Rückbau)
- Räumliche Verteilung von kantonalen Einrichtungen
- Vorhaben mit Auswirkungen auf die Zentralitätsstruktur des Kantons
- Strategische Planungen zu raumwirksamen Sachpolitiken
- Ausrichtung von Staatsbeiträgen
- Anpassung von Subventionsbestimmungen.

Transparenz bei strategischen Entscheiden der Regierung schaffen

Bei kantonal steuerbaren Infrastrukturentscheiden wie beispielsweise Infrastrukturen für den Verkehr, Verwaltungsstandorte, Spital- und Schulraumplanung ist aufzuzeigen, welche Auswirkungen die zu beschliessenden Massnahmen auf die angestrebte Stärkung der Zentralitätsstruktur haben (→ Kapitel C1).

Integration der raumordnungspolitischen Prioritäten in die Entscheidabläufe

Die direktionsübergreifende Konferenz Raum Verkehr Wirtschaft (KRWW) ist verantwortlich für die Abstimmung der direktionsübergreifenden Vorhaben in den Bereichen Raumplanung, Verkehr und Wirtschaft. Sie bringt die Anliegen des Richtplans und die raumordnungspolitische Prioritätensetzung systematisch in die Ausgestaltung der Entscheidabläufe und Instrumente bei Geschäften mit räumlichen Auswirkungen ein. Für die fachliche Vorbereitung dieser Themen ist das Amt für Gemeinden und Raumordnung verantwortlich. Dieses beurteilt zudem strategische Regierungsgeschäfte mit räumlichen Auswirkungen zuhanden der Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion sowie der KRWW.

Zielsetzungen

- | | |
|------------|--|
| H11 | Die Richtlinien der Regierungspolitik werden mit den wesentlichen Inhalten des Richtplans abgestimmt. In den Richtlinien zur Regierungspolitik werden diejenigen Inhalte aus dem Richtplan thematisiert, die auf Grund ihrer grossen raumwirksamen Bedeutung mit der politischen Gesamtplanung zwingend abzustimmen und stufengerecht zu verknüpfen sind. |
| H12 | Der Richtplan wird bei Vorbereitungs- und Umsetzungsentscheiden und bei der Prioritätensetzung von Geschäften mit räumlichen Auswirkungen als Entscheidungsgrundlage beigezogen. Dabei ist aufzuzeigen, dass diese Geschäfte der angestrebten räumlichen Entwicklung entsprechen oder zu begründen, weshalb sie davon abweichen. |
| H13 | Die Konferenz Raum Verkehr Wirtschaft (KRWW) sorgt für die Abstimmung raumwirksamer Regierungsgeschäfte von strategischer Bedeutung mit dem Richtplan und weiteren räumlichen Grundlagen und macht Vorschläge zur Prioritätensetzung bei den Zielen und Massnahmen des Richtplans. Diese Geschäfte werden durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung vorbereitet. |

I Wirkung periodisch mit Controlling überprüfen

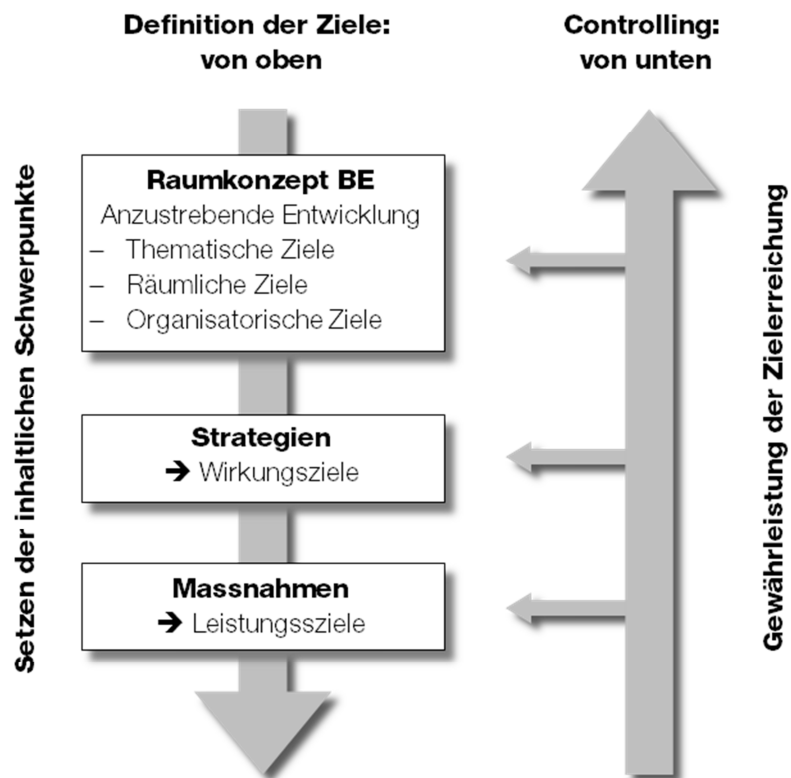
I1 Controlling und Raubeobachtung

Ausgangslage

Im Richtplan wird zwischen Wirkungszielen und Leistungszielen unterschieden. Als Wirkungsziele werden die Ziele auf der Ebene der Strategien bezeichnet. Unter einem Wirkungsziel wird eine (politisch festgelegte) Zielvorgabe verstanden, die auf gewünschte Zustände oder Veränderungen in Gesellschaft, Wirtschaft oder Umwelt hinzielt. Wirkungsziele sind aus einer politischen, mittel- bis langfristigen und meist sachübergreifenden Sicht umschrieben. Ein Leistungsziel bezieht sich auf eine messbare Leistung der Arbeit der Verwaltung. Leistungsziele sind auf die operativ formulierten Massnahmen des Massnahmenteils ausgerichtet, welche unter den Aspekten Qualität, Quantität, Zeit und Kosten überprüft werden können.

Ausgangspunkt des Controllings ist die Formulierung von fassbaren Zielsetzungen auf allen Ebenen des Richtplans sowie das Bereitstellen einer zweckmässigen Methodik zur Messung der Zielerreichung.

Das Controlling umfasst alle Ebenen des Richtplans. Während das Zielsystem vom Raumkonzept Kanton Bern bis zu den Massnahmen verfeinert wird, setzt das Controlling auf der untersten, der Massnahmenebene, an. Angepasst an die unterschiedlichen Zeithorizonte der verschiedenen Zielebenen findet es in einem zwei- oder vierjährigen Rhythmus statt.



Zielsystem des Richtplans und Controlling

Mit dem Controlling Leistungs- und Wirkungsziele überprüfen	Herausforderungen Mit einem effizienten Controlling soll die Wirksamkeit der Richtplans langfristig sichergestellt werden. Das Controlling wird durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung koordiniert. Dafür erarbeitet es alle zwei Jahre einen Controllingbericht (Controlling der Leistungsziele) und alle vier Jahre den Entwurf des Raumplanungsberichts (mit dem Controlling der Wirkungsziele) und stellt zuhanden der entscheidungskompetenten Organe Anträge zur Bewirtschaftung des Richtplans (zum Beispiel Aktualisierung oder Aufnahme von neuen Massnahmenblättern).
Leistungscontrolling: Umsetzung der Massnahmen überprüfen	Mit dem Controlling der Leistungsziele wird die Umsetzung der Massnahmen überprüft und allfälliger Handlungsbedarf für die Aktualisierung der Massnahmen festgestellt. Alle zwei Jahre ziehen die Verantwortlichen für die einzelnen Massnahmen Bilanz zur Umsetzung und zeigen auf, wie die Massnahme allenfalls aktualisiert werden muss. Auf dieser Grundlage kann der Richtplanungsprozess gesteuert werden.
Wirkungscontrolling: längerfristige Veränderungen erfassen	Mit dem Controlling der Wirkungsziele wird die Zielerreichung der Strategien überprüft. Mittels dem Zusammenschluss der Ergebnisse des Controllings der Leistungsziele und einer zweckmässigen Raumbesichtigung wird die längerfristige Veränderung der räumlichen Struktur des Kantons Bern in wichtigen Bereichen laufend erfasst und periodisch anhand von Prozessanalysen dokumentiert.
Mit der Raumbesichtigung die räumliche Entwicklung verfolgen	Die Raumbesichtigung ist als gezieltes Erfassen, Analysieren und Beurteilen raumrelevanter Daten zu verstehen. Als Messgrössen werden dazu Indikatoren bereitgestellt, mit denen die räumliche Entwicklung auf den verschiedenen Ebenen gemessen werden kann. Die Wahl der Indikatoren orientiert sich an den Zielsetzungen für die Raumentwicklung, die für die politische Führung zentral sind.

Zielsetzungen

- | | |
|------------|---|
| I11 | Mit dem Controlling der Leistungs- und Wirkungsziele werden die Voraussetzung für die effiziente Umsetzung und Bewirtschaftung des Richtplans geschaffen. Dieses Controlling ist mit anderen strategischen Planungen verknüpft. |
| I12 | Mit einer wirkungsvollen und effizienten Raumbesichtigung werden die Grundlagen für das Controlling der Wirkungsziele geschaffen. Sie stellt die längerfristige Beobachtung der Entwicklungen sicher. |

I2

Periodische Bewirtschaftung

Ausgangslage	Mit dem Richtplan wird die Grundlage für eine wirkungsvolle Steuerung der Raumordnungspolitik im Kanton Bern geschaffen. Der Vollzug geschieht nicht linear von einem definierten Ausgangspunkt zu einem fixierten Ziel, sondern als dynamischer Prozess, der veränderte Rahmenbedingungen berücksichtigen soll. Es ist unmöglich, alle Ziele gleichzeitig erreichen zu wollen. Kantonale Führungsarbeit ist deshalb unerlässlich: Im Einklang mit den übrigen strategischen Führungsinstrumenten sind Prioritäten zu setzen.
--------------	---

Herausforderungen

Aufnahme von neuen Richtplaninhalten	Neue Richtplaninhalte können von der Verwaltung (kantonalen Fachstellen oder Direktionen) oder von den Regionen (Regionalkonferenzen und Planungsregionen) vorgeschlagen werden. Die Aufnahme von neuen Richtplaninhalten richtet sich nach der Raumwirksamkeit und der kantonalen Bedeutung (die Kriterien werden in der Einleitung des Richtplans aufgeführt). Über die Aufnahme von neuen Richtplaninhalten in den Massnahmenteil des Richtplans entscheidet der Regierungsrat gestützt auf die ent-
--------------------------------------	---

sprechenden Anträge der Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion in der Regel im Rahmen des alle zwei Jahre durchgeführten Controllings der Leistungsziele. Die erstmalige Aufnahme von neuen Richtplaninhalten unterliegt in jedem Fall der Mitwirkung.

Die finanziellen Wirkungen der Massnahmen müssen klar offengelegt werden. Die Zustimmung zur Auslösung des Vorhabens erfolgt erst mit der Zustimmung der zuständigen finanzkompetenten Organe. Zielt eine Massnahme regionalen Ursprungs auf eine finanzielle Unterstützung durch den Kanton, muss das Vorhaben zu diesem Zeitpunkt als regionale Festsetzung ausgewiesen werden können. Zudem sind Angaben zur regionalen Priorität, zur weiteren Finanzierung (Beteiligte, Eigenleistung) und zum Zeitraum der Realisierung erforderlich.

Änderungen des Richtplans

Es werden drei Arten von Richtplanänderungen unterschieden: 1. gesamthafte Überprüfung des Richtplans (grundsätzlich alle 10 Jahre), 2. Anpassungen im Hinblick auf neue oder veränderte Lösungen, 3. Fortschreibungen im Rahmen der spezifischen richtungsweisenden Vorgaben und Anweisungen des Richtplans, insbesondere Aktualisierungen. Änderungen des Richtplans unterliegen der Mitwirkung und Genehmigung des Bundes, soweit es sich nicht um Fortschreibungen handelt.

Bei einer Änderung des Koordinationsstandes von Richtplaninhalten (Überführung Vororientierung in Zwischenergebnis oder in Festsetzung, Überführung Zwischenergebnis in Festsetzung) muss in der Regel einzelfallweise – anhand des konkreten Richtplaninhaltes und der entsprechenden Vorgaben und Anweisungen – beurteilt werden, ob es sich um mitwirkungs- und genehmigungsbedürftige Anpassungen oder um nicht mitwirkungsbedürftige Fortschreibungen handelt. Die Änderung des Koordinationsstandes gilt dann als nicht mitwirkungsbedürftige Fortschreibung, wenn es sich um eine Aktualisierung im Rahmen der entsprechenden richtungsweisenden Vorgaben und Anweisungen des Richtplans handelt.

Bericht über das Controlling der Wirkungsziele erstellen

Alle vier Jahre wird im Rahmen des Raumplanungsberichts des Regierungsrats an den Grossen Rat Bericht über das Controlling der Wirkungsziele erstattet. Dieser Bericht dient gleichzeitig als Bericht zum Stand der Richtplanung zuhanden des Bundes. Gleichzeitig wird der Strategieteil einer grundsätzlichen Überprüfung unterzogen. Die JGK stellt dem Regierungsrat allfällige Anträge für die Anpassung, Änderung oder Ergänzung der Strategien.

Zielsetzung

- I21** Das Konzept für die Bewirtschaftung folgt der Zielsetzung der Prozessorientierung. Dazu werden verständliche Spielregeln, ein stetiger Dialog unter den Beteiligten und Betroffenen sowie eine dauernde Auseinandersetzung mit der Thematik der räumlichen Auswirkungen auf allen Ebenen installiert. Der Kanton nimmt seine Führungsaufgabe wahr, indem er mit dem Richtplan den Rahmen absteckt und Ziele und Massnahmen der Raumordnungspolitik bestimmt.
- I22** Über die Aufnahme neuer Inhalte in den Richtplan entscheidet der Regierungsrat. Sie unterliegt zudem der Mitwirkung.

Erläuterungen zu den Massnahmenblättern

Zielsetzung

Die Zielsetzung umschreibt in knapper Form das Umsetzungsziel. Damit der Bezug zu den Wirkungszielen im Richtplantext ersichtlich ist, werden Hinweise zu den Hauptzielen gegeben.

Beteiligte Stellen und Federführung

Im Feld "Beteiligte Stellen" sind alle Stellen aufgeführt, die an der Umsetzung des Massnahmenblattes direkt beteiligt sind. Die Verantwortung für die Umsetzung der Massnahmen (Koordination und/oder Projektverantwortung) obliegt derjenigen Stelle, welche unter Federführung bezeichnet ist.

Realisierung

Das Feld "Realisierung" zeigt den angestrebten Realisierungshorizont auf.

Stand der Koordination

Der Stand der Koordination zeigt, wie weit die räumliche Abstimmung bereits fortgeschritten ist. Dabei wird zwischen dem Stand der Koordination der Gesamtmassnahme und demjenigen von Teilmassnahmen unterschieden:

- Vorderseite: Auf der Vorderseite der Massnahmenblätter wird der Stand der Koordination der Gesamtmassnahme aufgezeigt (es wird zum Beispiel mit der Massnahme B_04 festgesetzt, dass Prioritäten im öffentlichen Regional-, Agglomerations- und Ortsverkehr gesetzt werden).
- Rückseite: Differenzierungen bezüglich des Standes einzelner Teile der Massnahmen werden nach Bedarf auf der Rückseite vorgenommen (im Beispiel der Massnahme B_04 wird der Stand der Koordination für jede einzelne Infrastrukturmassnahme festgelegt).

Vororientierung

Massnahmen, welche als Vororientierung eingestuft sind, zeigen raumwirksame Tätigkeiten auf, die sich noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass umschreiben lassen, aber erhebliche Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung haben können.

Zwischenergebnis

Massnahmen, welche als Zwischenergebnis eingestuft sind, betreffen raumwirksame Tätigkeiten, die noch nicht aufeinander abgestimmt sind. Es können klare Aussagen zu den weiteren Abstimmungsschritten gemacht werden, insbesondere, was vorzukehren ist, damit eine zeitgerechte Abstimmung erreicht werden kann.

Festsetzung

Bei Massnahmen, welche als Festsetzung eingestuft sind, sind die raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abgestimmt.

Es gibt keine formalen Vorgaben für die Durchführung des Abstimmungsverfahrens. Die räumliche Abstimmung der einzelnen Massnahmen und Vorhaben liegt in der Verantwortung der Trägerschaften der Massnahme oder des Vorhabens und muss bedarfs- und stufengerecht erfolgen. Die Regeln für das Nachführen der Koordinationsstände werden im Kapitel «Bewirtschaftung des Richtplans» in der Einleitung aufgezeigt. Die Festlegung des Koordinationsstandes bei der Aufnahme von neuen Richtplaninhalten ist projektspezifisch und einzelfallweise vorzunehmen. Die räumliche Abstimmung und die Festlegung des zugehörigen Koordinationsstandes müssen transparent dokumentiert und für Dritte nachvollziehbar sein.

Massnahme und Vorgehen

Im Feld "Massnahmen" werden diejenigen Massnahmen beschrieben, die zur Erreichung des Zieles notwendig sind. Das Feld "Vorgehen" gibt Auskunft, in welchen Schritten und in welcher Reihenfolge die Massnahme umgesetzt werden soll.

Gesamtkosten

Der Abschnitt Gesamtkosten stellt einen wichtigen Querbezug zur Finanz- und Investitionsplanung her. Dabei wird zwischen dem Gesamtkosten und der Finanzierung unterschieden. Es wird aufgezeigt, welche Massnahmen voraussichtlich wie viel kosten (es sind allerdings nur Drittkosten aufgeführt), aber auch, wie diese Finanzen bereitgestellt werden sollen (über die laufende Rechnung, die Investitionsrechnung oder mit Spezialfinanzierung) und ob diese Finanzen im Finanzplan bereits enthalten sind. Gewisse Massnahmen werden über einen längeren Zeithorizont umgesetzt, die Bereitstellung der Finanzen erfolgt etappenweise.

Es ist zu berücksichtigen, dass die Aufnahme von Massnahmen in den Richtplan und die Hinweise auf die Gesamtkosten rechtlich keine bindende Wirkung entfalten. Die Massnahmen (beziehungsweise Ausgaben) müssen bei der konkreten Beschlussfassung das ordentliche Verfahren bezüglich der Finanzierung durchlaufen.

Abhängigkeiten / Zielkonflikte und Grundlagen

Hier werden weitere wichtige Hinweise gegeben, die für das Verständnis der Massnahmen erforderlich sind. Insbesondere wird auf laufende Arbeiten, Konzepte etc. verwiesen.

Hinweise zum Controlling

Die Hinweise zum Controlling zeigen auf, wie die Umsetzung der Massnahme überprüft werden kann. Für das periodische Leistungscontrolling wird zu jedem Massnahmenblatt ein Controllingblatt geführt.

Politische Prioritätensetzung durch den Regierungsrat

Die Auswahl der Massnahmen stellt eine Prioritätensetzung aus fachlicher Sicht dar. Der Regierungsrat setzt aus politischer Sicht für die Umsetzung gezielt weitere Prioritäten bei aktuell besonders wichtigen und erfolgversprechenden Massnahmen. Massnahmen, welche in diesem Sinn mit einer höheren Priorität umgesetzt werden sollen, werden in der Massnahmenübersicht grau hinterlegt.

Inhaltsverzeichnis Massnahmenblätter

Hauptziel A: Den Boden haushälterisch nutzen und die Siedlungsentwicklung konzentrieren

A_01	Baulandbedarf Wohnen bestimmen
A_02	Streusiedlungsgebiete
A_03	Kriterien für Weilerzonen nach Art. 33 RPV
A_04	Vorgaben für die Erstellung von Golfplätzen
A_05	Baulandbedarf Arbeiten bestimmen
A_06	Fruchtfolgefleichen schonen
A_07	Siedlungsentwicklung nach Innen (SEIn) fördern
A_08	Siedlungsentwicklungen Wohnen von kantonaler Bedeutung fördern

Hauptziel B: Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen

B_01	Verkehr-intensive Vorhaben: Verkehr, Siedlung und Umwelt abstimmen
B_02	Massnahmen Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung
B_03	Im internationalen und nationalen Schienenverkehr Prioritäten aus bernischer Sicht festlegen
B_04	Im öffentlichen Regional-, Agglomerations- und Ortsverkehr Prioritäten setzen
B_06	Das Nationalstrassennetz fertigstellen
B_07	Strassennetzplan aktualisieren
B_08	Lärmschutz Strassenverkehr vollziehen
B_09	Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte
B_10	Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr bestimmen
B_11	Verkehrsmanagement
B_12	Velorouten mit kantonaler Netzfunktion (Sachplan Veloverkehr)

Hauptziel C: Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen

C_01	Zentralitätsstruktur
C_02	Zuordnung der Gemeinden zu den Raumtypen gemäss Raumkonzept Kanton Bern
C_03	Politik für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit umsetzen
C_04	Kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP) realisieren
C_07	Landwirtschaft regional differenziert fördern
C_08	Ortsplanung und Energieversorgung abstimmen
C_09	Bedarfsgerechte Versorgung mit Telekommunikations- und Postdienstleistungen anstreben
C_11	Holz nutzen und Wald verjüngen
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_16	Entwicklung der Universität und der Pädagogischen Hochschule Bern sicherstellen
C_17	Entwicklung der Schulstrukturen
C_18	Energieerzeugungsanlagen von kantonaler Bedeutung
C_19	Öffentliche Wasserversorgung sichern
C_20	Wasserkraft in geeigneten Gewässern nutzen
C_21	Anlagen zur Windenergieproduktion fördern
C_22	Schlüsselstellen Holzlogistik
C_23	Touristische Entwicklung räumlich steuern
C_24	Swiss Innovation Park Biel/Bienne realisieren
C_25	Weiterführungsstrategien/-szenarien für die Justiz Vollzug Anstalt Frauen Hindelbank
C_26	Standortkonzentration der Berner Fachhochschule
C_27	Öffentliche Abwasserentsorgung sichern

Hauptziel D: Wohn- und Arbeitsstandorte differenziert aufwerten und gestalten

D_01	Landschaftsprägende Bauten
D_03	Naturgefahren in der Ortsplanung berücksichtigen

- D_04 Technische Risiken in der Ortsplanung berücksichtigen (Störfallvorsorge)
- D_06 Zweitwohnungsbau steuern
- D_07 Nachnutzung von Kantonsgrundstücken in der ZöN sicherstellen
- D_08 Stand-, Durchgangs- und Transitplätze für Fahrende schaffen
- D_09 Zunahme der Waldflächen verhindern

Hauptziel E: Natur und Landschaft schonen und entwickeln

- E_01 Qualität und Vernetzung von ökologischen Ausgleichsflächen in der Landwirtschaft fördern
- E_02 Besondere Verantwortung im Lebensraum- und Artenschutz wahrnehmen
- E_03 Überregionale Verbreitungshindernisse für Wildtiere abbauen
- E_04 Biodiversität im Wald
- E_05 Gewässer erhalten und aufwerten
- E_06 Aufbau und Betrieb von Parks von nationaler Bedeutung nach NHG
- E_07 UNESCO-Welterbe Jungfrau-Aletsch-Bietschhorn (SAJA)
- E_08 Landschaften erhalten und aufwerten
- E_09 Bundesinventare nach Art. 5 NHG berücksichtigen
- E_10 Umsetzung der Bundesinventare nach Art. 18a NHG
- E_11 Gemischtwirtschaftlich genutzte Gebiete gezielt weiterentwickeln
- E_12 UNESCO-Welterbe Palafittes – Prähistorische Pfahlbauten um die Alpen

Hauptziel F: Regionale Stärken erkennen und fördern

- F_01 Umsetzung der Neuen Regionalpolitik (vormals Strategie ländlicher Raum)

Hauptziel G: Lösungs- und effizienzorientierte Zusammenarbeit fördern

- G_01 Förderung der nachhaltigen Entwicklung auf lokaler Ebene

Hauptziel H: Richtlinien der Regierungspolitik, Aufgaben- und Finanzplan und Richtplan aufeinander abstimmen

- H_01 Die Bewirtschaftung des Richtplans und die Koordination des raumwirksamen Handelns sicherstellen

Hauptziel I: Wirkung periodisch mit Controlling überprüfen

- I_01 Raumbewertung aufbauen und betreiben

Regionale Massnahmenblätter

- R_01 Zusammenarbeit im Raum Biel - Seeland - Jurasüdfuss - Berner Jura fördern
- R_02 Das touristische Potenzial des Tourismus Trois Lacs fördern
- R_05 Gewässerlebensraum Birs nachhaltig aufwerten
- R_06 Linkes Bielerseeufer sanieren
- R_07 V-Projekt Jungfrauregion
- R_08 Gewässerrichtplan Hasliaare
- R_09 Gewässerrichtplan Kander

Massnahmen Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung

Zielsetzung

Der Kanton Bern gewährleistet die fristgerechte Umsetzung der Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen Verkehr + Siedlung. Richtplanrelevante Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen der 1. Generation müssen als Festsetzung (A-Massnahmen) bzw. als Zwischenergebnis (B-Massnahmen) im Richtplan verankert werden.

Hauptziele: B Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen

Beteiligte Stellen		Realisierung	Stand der Koordination der Gesamtmassnahme
Kanton Bern	AGR	<input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig	bis 2018
	AÖV	<input type="checkbox"/> Mittelfristig	2018 bis 2022
	TBA	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	
Bund	Bundesamt für Raumentwicklung		
	Bundesamt für Strassen		
	Bundesamt für Verkehr		
Regionen	Alle Regionen		
	Regionalkonferenzen		
Federführung: Generalsekretariat BVE			

Massnahme

Die A-Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen V+S der 1. Generation werden im Richtplan als Festsetzung aufgeführt, die B-Massnahmen zumindest als Zwischenergebnis. Die richtplanrelevanten Massnahmen aus den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten RGSK, respektive den Agglomerationsprogrammen V+S der 2. Generation werden mit Verweis auf die Festlegung in den einzelnen Massnahmenblättern aufgeführt.

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 wurde in den Agglomerationsprogrammen V+S, respektive RGSK vorgenommen. Die RGSK als teilregionale Richtpläne haben die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung auf regionaler Ebene zum Zweck. Der Kanton prüft die RGSK, respektive die Koordinationsstände der einzelnen Massnahmen im Rahmen der kantonalen Vorprüfung sowie bei der Genehmigung der RGSK und stimmt sie auf die kantonalen Vorhaben ab.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

Massnahmenblatt 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 1. Generation Kanton Bern
- Kantonaler Synthesebericht zu den Agglomerationsprogrammen 1. Generation im Kanton Bern 2007
- Leistungsvereinbarungen über die Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung der ersten Generation zwischen dem Kanton Bern und dem UVEK
- Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte RGSK mit den Agglomerationsprogrammen 2. Generation
- Kantonaler Synthesebericht zu RGSK und Agglomerationsprogrammen 2. Generation 2012

Hinweise zum Controlling

Übersicht über die richtplanrelevanten Massnahmen der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung

Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen V+S 1. Generation

	Koordinationsstand	Massnahme
- Kapazitätssteigerung Bern - Köniz	FS	B_04
- Kapazitätssteigerung Bern - Ostermundigen	FS	B_04
- Entflechtung Wylerfeld	FS	B_03
- Busvorlauf Regiotram Biel	FS	B_04
- Bypass Thun Nord und Netzanpassungen inkl. flankierenden Massnahmen	FS	B_07
- 3. Gleis Gümligen – Münsingen*	ZE	B_03

A-Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen V+S 2. Generation (2015-2018)

Im Folgenden werden die prioritären A-Massnahmen aus den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten RGSK (Agglomerationsprogramme V+S der 2. Generation) aufgelistet. Bei den richtplanrelevanten Massnahmen wird der Koordinationsstand angegeben. Weitere, nicht richtplanrelevante Massnahmen werden zur Information aufgeführt.

Richtplanrelevante Massnahmen:

- Realisierung Bahnhof RBS Bern	FS	B_03
- Ausbau Publikumsanlagen SBB Bahnhof Bern	FS	B_04
- ÖV Knotenpunkte Ostermundigen, Kleinwabern	FS	B_04
- ÖV Knotenpunkt Laupen und Verkehrssanierung Laupen	FS	B_04/B_07
- Verlängerung Tramlinie 9 Kleinwabern	FS	B_04
- Doppelspurausbau Tram 6 Muri	ZE	B_04
- Bern, Breitenrainplatz, Eigerplatz und Viktoriaplatz	FS	B_04
- Regiotram Biel (neue ÖV-Achse Agglomeration Biel)	VO	B_04
- Doppelspurausbauten ASm zwischen Biel und Täuffelen	ZE	B_04
- Bern/Ostermundigen, Korrektur Bolligenstrasse	FS	B_07
- LV-Führung Knoten Bolligenstrasse-Schermenweg (in Zusammenhang mit Korrektur Bolligenstrasse)	FS	B_07
- Bern, Verkehrsoptimierung Weissenstein-, Turnier-, Könizstrasse	ZE	B_07
- Sanierung und Umgestaltung Ortsdurchfahrten Korridor Rechtes Bielerseeufer	ZE	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
- Verkehrsmanagement Region Bern	ZE	B_07/B_11
- Neuer Bushof und Bahnhofplatz Burgdorf	ZE	B_04
- Wilderswil, Anschluss Flugplatzareal an A8	FS	B_07

Nicht-Richtplanrelevante Massnahmen:

- Korrektur Wangental
- Langenthal, Bahnhofpassage, Umsetzung Richtplan ESP Bahnhof Langenthal
- Interlaken, Gestaltungs- und Betriebskonzept Flaniermeile und Bödeliweg "Crossbow"
- Massnahmenpakete Langsamverkehr, B+R- Anlagen und Velostationen in Bern, Biel, Burgdorf, Interlaken, Langenthal, Lyss, Ostermundigen und Thun
- Verkehrsmanagement Region Thun

B- Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen V+S 2. Generation (2019-2022)

Im Folgenden werden die prioritären B-Massnahmen aus den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten RGSK (Agglomerationsprogramme V+S der 2. Generation) aufgelistet. Bei den richtplanrelevanten Massnahmen wird der Koordinationsstand angegeben. Weitere, nicht richtplanrelevante Massnahmen werden zur Information aufgeführt.

Richtplanrelevante Massnahmen:

- | | | |
|---|----|------|
| - Entflechtung Holligen* | ZE | B_03 |
| - Bern, Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse) | ZE | B_04 |
| - Bern, Langsamverkehrsbrücke Breitenrain - Länggasse | ZE | |

Nicht-Richtplanrelevante Massnahmen:

- Massnahmenpakete Langsamverkehr, B+R- Anlagen und Velostationen in Bern, Biel, Burgdorf, Interlaken, Langenthal, Lyss, Ostermundigen und Thun
- Niederbottigen, Niederwangen Verbindung
- Münsingen, Entlastungsstrasse Nord

* Massnahmen sind auch Bestandteil der Botschaft FABI/STEP.

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		Realisierung	Stand der Koordination der Gesamtmassnahme
Kanton Bern	AGR AÖV TBA	<input type="checkbox"/> Kurzfristig bis 2018 <input type="checkbox"/> Mittelfristig 2018 bis 2022 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Festsetzung
Bund	Bundesamt für Verkehr		
Gemeinden	Alle Gemeinden		
Dritte	Regionale Verkehrskonferenzen RVK Transportunternehmungen		
Federführung:	AÖV		

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 (Taktichte, 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 Agglomerationsprogrammen 2. Generation 2012
- Kantonales Angebotskonzept für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr 2014 – 17

Hinweise zum Controlling

Vollzug Prioritätensetzung

Prioritäten im öffentlichen Regionalverkehr / S-Bahn

Koordinationsstand

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

- | | |
|---|------------------|
| – Ausbau Publikumsanlagen Bahnhof Bern | Festsetzung |
| – Neuer Tiefbahnhof Bern RBS inkl. Zufahrt | Festsetzung |
| – Seitliche Erweiterung Bahnhof Bern (Normalspur) | Zwischenergebnis |
| – Bern – Wylerfeld inkl. Lorrainebrücke: Ausbau auf 6 Gleisachsen | Zwischenergebnis |
| – Entflechtung Holligen | Festsetzung |
| – Entflechtung Wylerfeld | Festsetzung |
| – Ausbau Station Wankdorf Süd auf 3 Gleise | Festsetzung |
| – Ausbau Station Wankdorf Nord auf 4 Gleise | Vororientierung |
| – Entflechtung Gümligen und 3. Gleis Gümligen – Münsingen inkl. Umbau Bahnhof Münsingen | Zwischenergebnis |
| – Neue Haltestelle Köniz Waldegg | Zwischenergebnis |
| – Doppelspur Liebefeld - Köniz | Festsetzung |
| – Doppelspur Fischermätteli - Liebefeld | Vororientierung |
| – Wendegleis Brünnen | Festsetzung |
| – S-Bahn-Station Kleinwabern | Festsetzung |
| – Neue Haltestelle St-Imier La Clef | Festsetzung |
| – Verschiebung Haltestelle Villeret | Vororientierung |
| – Durchgehende Doppelspur Bern - Belp | Festsetzung |
| – Doppelspur Zollikofen Nord (RBS) | Festsetzung |
| – Doppelspur Fanelwald - Marin | Festsetzung |
| – Doppelspur Uetendorf - Lerchenfeld | Festsetzung |
| – Doppelspur Jegenstorf – Grafenried | Festsetzung |
| – Verlegung Bahnhof Jegenstorf | Zwischenergebnis |
| – Doppelspur Bätterkinden Süd - Büren z.H. | Festsetzung |
| – Doppelspur Bätterkinden Nord | Zwischenergebnis |
| – Doppelspur Mauss - Gümnen | Zwischenergebnis |
| – Doppelspurausbauten ASm zwischen Biel und Täuffelen | Zwischenergebnis |
| – Doppelspur Kerzers – Ins | Vororientierung |
| – Verlegung Bahnhof Stettlen | Vororientierung |
| – Neue Haltestelle ehemaliger Flugplatz Interlaken | Vororientierung |
| – Umfahrungslinie Sinneringen (inkl. Verlegung Station Boll-Utzigen) | Festsetzung |
| – Perronverlängerungen RBS im Korridor Bern-Solothurn | Festsetzung |
| – Verlegung Bahnhof Deisswil | Zwischenergebnis |
| – ÖV Knotenpunkt Laupen und Verkehrssanierung Laupen | Festsetzung |
| – Neue Haltestelle Grindelwald Rotheneegg (s. auch Massnahme R_07) | Festsetzung |
| – Bern Weyermannshaus – Bümpliz Süd: Drittes Gleis | Festsetzung |
| – Wankdorf Löchligut – Rütli: Ausbau auf 6 Streckengleise | Vororientierung |
| – Rütli – Zollikofen: Ausbau auf 4 Streckengleise mit Entflechtungsbauwerk in Zollikofen | Vororientierung |
| – Ostermundigen – Thun: Ausbau auf 4 Gleisachsen mit Entflechtungsbauwerk im Bereich Wankdorf | Vororientierung |
| – Bern Bümpliz Süd – Flamatt: 3. Gleis | Vororientierung |
| – Neue Haltestelle Bévilard | Vororientierung |
| – Neue Haltestelle Thun Nord | Vororientierung |
| – Bern Weyermannshaus Güterbahnhof: Ergänzung Freiverlad mit KV-Terminal | Vororientierung |
| – Biel Bahnhof: Anpassungen Perron- und Gleisanlagen sowie Bahnzugang | Vororientierung |
| – Bahnhof Burgdorf: Raumsicherung für Anlagenanpassungen | Vororientierung |
| – Bern, Thun, Biel-Bienne, Moutier: Perronverlängerung auf 400 m | Vororientierung |
| – Burgdorf, Lyss, Münsingen, Langenthal, Herzogenbuchsee, Konolfingen, Langnau, Wynigen: Perronverlängerung auf 300 m | Vororientierung |
| – Bern – Thun und Bern – Fribourg: Perronverlängerung auf 300 m | Vororientierung |
| – Biel Rangierbahnhof: Entflechtungsbauwerke beidseits des heutigen Rangierbahnhofs | Vororientierung |
| – Biel: Entflechtung Lengnau | Vororientierung |
| – Thun: Anlagenanpassungen (Anzahl Perronkanten, Perronbreiten und Perronlängen, Abstellgleise für S-Bahn) | Vororientierung |
| – Thun: Neue Personenunterführung Süd | Vororientierung |
| – Raum Bern: Neue Abstellanlagen und Werkstätte für Eisenbahnverkehrsunternehmen-Personenverkehr | Vororientierung |

Prioritäten im öffentlichen Agglomerations- und Ortsverkehr

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 Strasse
- Vermehrtes Inbetrachtziehen von Durchmesserlinien

b) Infrastruktur

- Kapazitätssteigerung Bern – Ostermundigen
- Kapazitätssteigerung Bern – Köniz
- Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern
- Regiotram Biel
- Entwicklung Tramnetz Innenstadt Bern
- Doppelspurausbau Tram 6 Muri
- Neuer Bushof und Bahnhofplatz Burgdorf
- ÖV Knotenpunkt Ostermundigen

Festsetzung

Festsetzung

Festsetzung

Vororientierung

Zwischenergebnis

Zwischenergebnis

Festsetzung

Festsetzung

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		Realisierung	Stand der Koordination der Gesamtmassnahme
Kanton Bern	AGR	<input type="checkbox"/> Kurzfristig	bis 2018
	AÖV	<input type="checkbox"/> Mittelfristig	2018 bis 2022
	TBA	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	
Bund	Bundesamt für Raumentwicklung		
	Bundesamt für Strassen		
Regionen	Alle Regionen		
Federführung:	TBA		

Massnahme

Mit Beschluss vom 12. Juni 2013 hat der Regierungsrat den ersten Strassennetzplan (SNP) beschlossen. Die Kantonsstrassen und ihre Kategorien, der Anpassungsbedarf des National- und Ergänzungsstrassennetzes des Bundes sowie die strategisch wichtigen Ausbauprojekte werden im Richtplan 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 Grosse 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. Das letzte Strassenbauprogramm nach altem Recht gilt noch bis Ende 2013. Es wird danach durch den Strassennetzplan 14-29 und den Investitionsrahmenkredit Strasse 14-17 ersetzt. 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 Strassenbauprojekte 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 sowie auf dem Internet und dem Geoportal des Kantons Bern verfügbar gemacht. Teilanpassungen und Nachführungen erhalten die betroffenen Regionen und Gemeinden als Loseblätter; der teilangepasste oder nachgeführte SNP wird überdies im Internet und auf dem Geoportal aufgeschaltet.

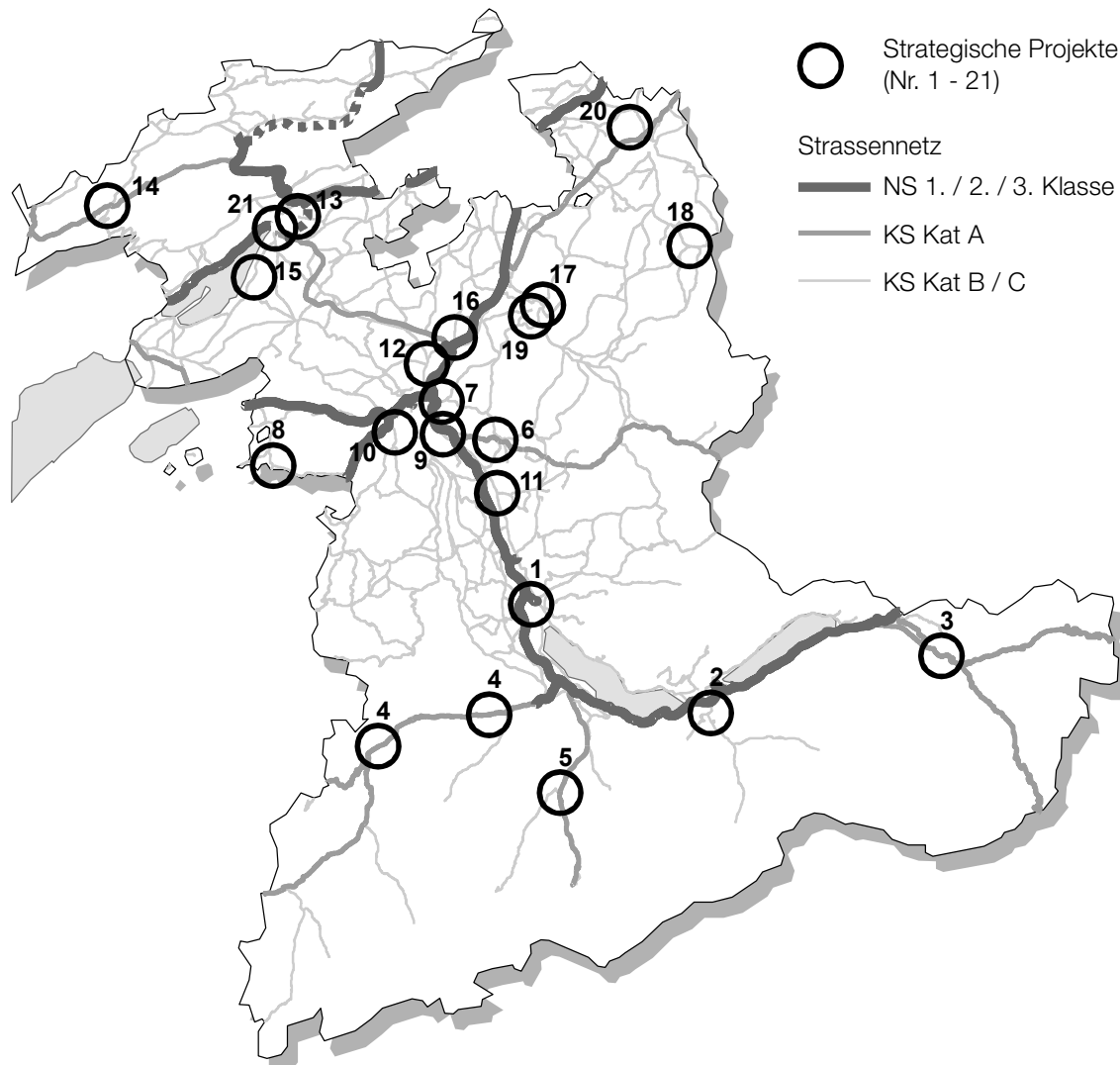
Abhängigkeiten/Zielkonflikte

Grundlagen

Strassengesetz (SG)

Hinweise zum Controlling

Strassennetz und strategische Projekte



NS: Nationalstrassen, KS: Kantonstrassen mit Kategorie A, B oder C gemäss Strassengesetz Art. 25 Abs. 2
Die einzelnen Festlegungen zum Kantonstrassennetz können im Strassennetzplan eingesehen werden im Internet unter www.be.ch/richtplan

Anpassungen des Nationalstrassennetzes

Der Kanton geht davon aus, dass im Falle einer Umsetzung des Netzbeschlusses, die folgenden, mit dem Bund abgestimmten Strassen in das Nationalstrassennetz aufgenommen werden:

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 Kantonstrassen:

Saanen – Gstaad – Col du Pillon (142)	Zwischenergebnis
Autobahnanschluss Wilderswil – Zweiiltschinnen – 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 – Crémînes – 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

1	Bypass Thun Nord (Baubeginn 2014)	Ausgangslage
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; Baubeginn 2012)	Ausgangslage
7	Korrektion Bolligenstrasse / Autobahnanschluss Wankdorf (234)	Festsetzung
8	Verkehrssanierung Laupen, inkl. Verlegung des Bahnhofs (179, 233)	Festsetzung
9	Korrektion Thunstrasse Muri (6)	Zwischenergebnis
10	Verkehrsoptimierung Weissenstein-, Turnier- und Könizstrasse (232)	Zwischenergebnis
11	Sanierung Ortsdurchfahrt Münsingen (6)	Ausgangslage
12	Verkehrsmanagement Region Bern (inkl. regionale Verkehrsleitzentrale)	Zwischenergebnis
13	Verkehrlich flankierende Massnahmen zum Bau des Ostasts der A 5 in Biel (5, 6, 235.1)	Festsetzung
14	Sanierung und Umgestaltung Ortsdurchfahrt St-Imier (30)	Ausgangslage
15	Sanierung und Umgestaltung Ortsdurchfahrten rechtes Bielerseeufer (237.1)	Zwischenergebnis
16	Verkehrlich flankierende Massnahmen Solothurnstrasse Urtenen-Schönbühl (12)	Zwischenergebnis
17	Burgdorf, Sanierung Ortsdurchfahrt (23)	Ausgangslage
18	Huttwil, Verkehrssanierung Knoten Bahnhofplatz (23, 244)	Ausgangslage
19	Entlastung Raum Burgdorf (23), inkl. verkehrlich flankierende Massnahmen	Zwischenergebnis
20	Entlastung Raum Aarwangen – Langenthal Nord (244), inkl. verkehrlich flankierende Massnahmen	Zwischenergebnis
21	Netzvollendung N5 Biel Westast	Zwischenergebnis

Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte

Zielsetzung

Mit den regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) sollen Gesamtverkehr und Siedlungsentwicklung auf Stufe Region mittel- und langfristig abgestimmt werden. Die RGSK sind ihrerseits eine Grundlage für die Abstimmung dieser Themen auf kantonaler Ebene.

Hauptziele: B Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen

Beteiligte Stellen

Kanton Bern Alle Direktionen
JGK / BVE
Regionen Alle Regionen
Regionalkonferenzen

Realisierung

Kurzfristig bis 2018
 Mittelfristig 2018 bis 2022
 Daueraufgabe

**Stand der Koordination
der Gesamtmassnahme**
Festsetzung

Federführung: JGK / BVE

Massnahme

Der Kanton macht formale und inhaltliche Vorgaben für die RGSK, deren Überarbeitung und den Prozess. Die Regionalkonferenzen sowie die Planungs- und Bergregionen erarbeiten die RGSK und aktualisieren sie alle vier Jahre.

Vorgehen

Die zuständigen Stellen erarbeiten die Inhalte der RGSK. Diese werden als Teil der regionalen Richtpläne gemäss BauG Art. 98a (neu) verabschiedet. Ihr Perimeter entspricht den SARZ-Regionen. Die RGSK beinhalten das jeweilige Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung nach Bundesrecht.

Grundlage für die RGSK sind räumlich differenzierte Szenarien zur Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung. Aus dem Vergleich dieser Szenarien mit der vorhandenen Infrastruktur ergibt sich der Handlungsbedarf. Daraus werden Strategien entwickelt, Massnahmen abgeleitet und deren Auswirkungen und Kosten aufgezeigt. Die Massnahmen sind für die nächste Vierjahresperiode zu priorisieren.

Der Kanton beurteilt die RGSK auf ihre Genehmigungsfähigkeit und priorisiert die beantragten Projekte in einem Synthesebericht. Die RGSK werden aufgrund der kantonalen Prioritätensetzung nötigenfalls angepasst. Die genehmigten RGSK der 2. Generation werden als Agglomerationsprogramme V+S der 3. Generation beim Bund eingereicht zur Mitfinanzierung von Verkehrsmassnahmen aus dem Infrastrukturfonds. Danach werden die Massnahmen in den Regionen und den Gemeinden umgesetzt. Gestützt auf den Synthesebericht RGSK werden die kantonalen Planungs- und Finanzierungsinstrumente in den Bereichen Siedlung und Verkehr angepasst (z.B. kantonaler Richtplan, Strassennetzplan, Angebotsbeschluss öV, IRK Strasse und Schiene, ...).

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- Baulandbedarf Wohnen und Arbeiten (A_01 und A_05)
- Prioritäre Siedlungsentwicklungen Wohnen von kantonaler Bedeutung fördern (A_08)
- Massnahmen Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (B_02)
- Massnahmenblätter im Bereich Verkehr (B_04, B_07, B_10)
- Weitere zu erarbeitende Planungs- und Finanzierungsinstrumente im Bereich Verkehr
- Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2015/2030

Grundlagen

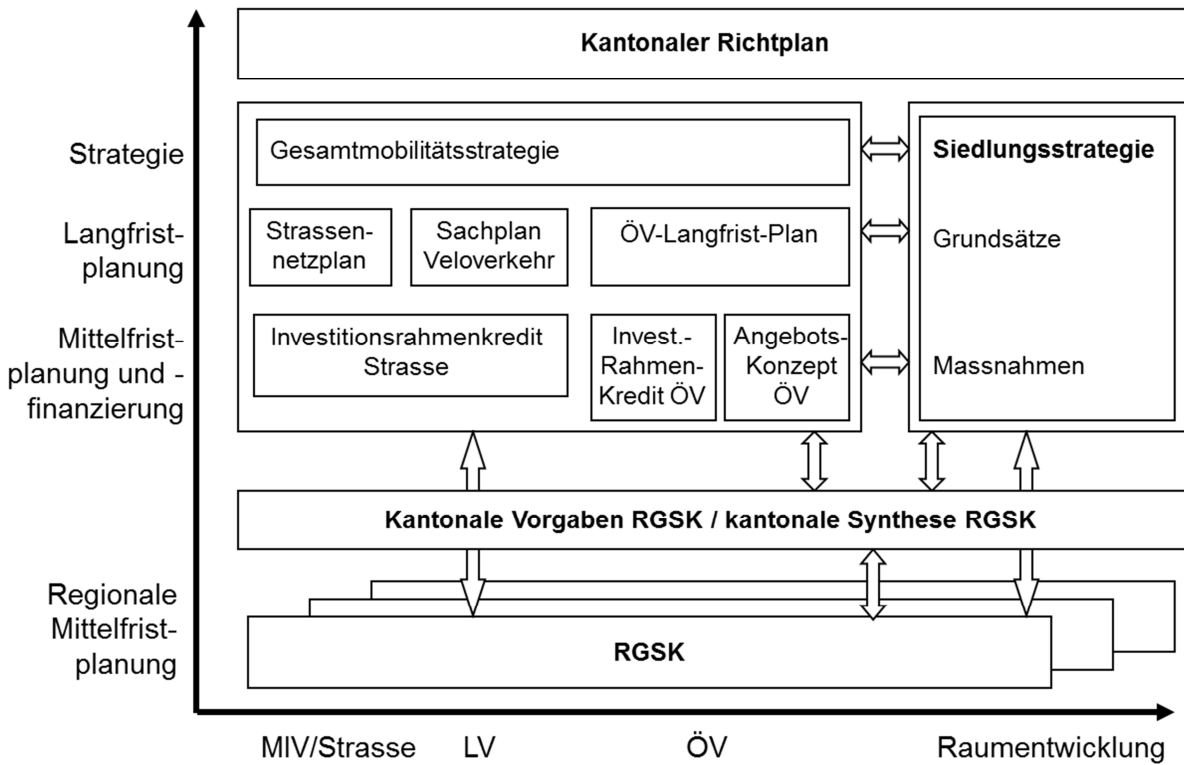
- Umsetzungsvorlage SARZ vom Oktober 2006
- Statistische Grundlagen und Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung
- Gesamtmobilitätsstrategie vom August 2008
- Kantonale Vorgaben RGSK und RGSK-Handbuch von Juni 2009
- Kantonale Vorprüfungsberichte zu den einzelnen RGSK
- RGSK Synthesebericht Kanton Bern von Juni 2012

Hinweise zum Controlling

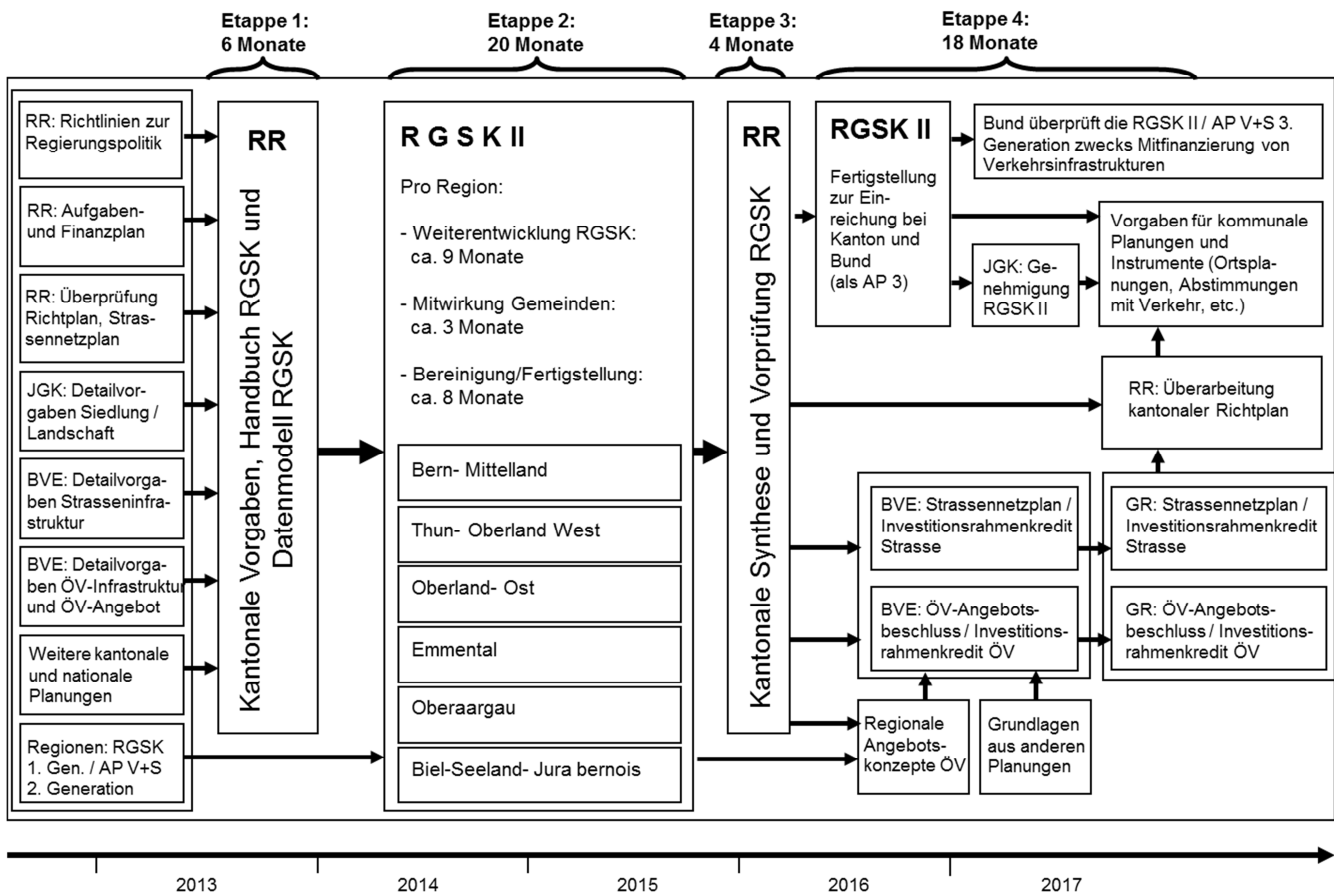
- Statistische Grundlagen und Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung
- Gesamtmobilitätsstrategie vom August 2008
- Genehmigungsverfügungen zu den RGSK 1. Generation
- RGSK Synthesebericht Kanton Bern von Juni 2012
- Leitfaden Kantonale Vorgaben RGSK 2. Generation und RGSK-Handbuch 2. Generation von April 2014
- RRB 491/2014 (Überarbeitung der regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte RGSK)

Anforderungen an die RGSK

Zusammenspiel RGSK und kantonales Planungs- und Finanzierungsinstrumentarium



Erarbeitungsprozess RGSK der 2. Generation



Velorouten mit kantonaler Netzfunktion (Sachplan Veloverkehr)

Zielsetzung

Festsetzen der Veloalltags- und -freizeitrouten mit kantonaler Netzfunktion als Grundlage für die Planung und Projektierung verhältnismässiger Massnahmen für attraktive und sichere Velorouten.

Hauptziele: B Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen

Beteiligte Stellen

Kanton Bern	AGR TBA
Bund	Bundesamt für Strassen Bundesamt für Verkehr
Regionen	Alle Regionen Regionalkonferenzen
Gemeinden	Alle Gemeinden
Andere Kantone	Betroffene Nachbarkantone
Dritte	SchweizMobil
Federführung:	TBA

Realisierung

<input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig	bis 2018
<input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig	2018 bis 2022
<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	

**Stand der Koordination
der Gesamtmassnahme**
Festsetzung

Massnahme

Der Regierungsrat erlässt den Sachplan Veloverkehr (SVV). Bei der Umsetzung gelten die auf der Rückseite aufgeführten Randbedingungen und Zuständigkeiten.

Vorgehen

- Kurzfristig: Erlass des Sachplans Veloverkehr durch den Regierungsrat.
- Mittelfristig: Planung und Koordination von Velomassnahmen im Rahmen von Strassennetzplan, Investitionsrahmenkredit Strasse, Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten inkl. Agglomerationsprogrammen.
- Daueraufgabe: Behebung von Netzlücken und Projektierung von Velomassnahmen im Rahmen von Strassenplänen sowie Prüfung von Beitragsgesuchen an Investitionen in wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

Grundlagen

- Strassengesetz (SG)
- Sachplan Veloverkehr vom 3. Dezember 2014
- Richtlinie Kantonsbeiträge an Investitionen in wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen, TBA, 2012
- Arbeitshilfe Standards Kantonsstrassen, TBA, 2011
- Arbeitshilfe Anlagen für den Veloverkehr, TBA, 2014

Hinweise zum Controlling

Vgl. Monitoringbericht Veloverkehr gemäss Kap. 2.6.4 Sachplan Veloverkehr

Randbedingungen und Zuständigkeiten beim Sachplan Veloverkehr

Mit dem Sachplan Veloverkehr (SVV) werden insbesondere die Veloalltags- und -freizeitrouten mit kantonaler Netzfunktion auf oder entlang von Kantonsstrassen und Nationalstrassen dritter Klasse, auf kantonalen Radwegen abseits von Kantonsstrassen sowie auf Gemeinde- und Privatstrassen festgelegt (Art. 45 SG). Der Sachplan Veloverkehr differenziert die Alltagsrouten in Hauptverbindungen (HV) mit hohem und Basisnetz (BN) mit mittlerem Velopotenzial. Die wichtigsten physischen und qualitativen Netzlücken werden ausgewiesen (Anhang 1.1 SVV). Die Freizeitrouten mit kantonaler Netzfunktion umfassen im Wesentlichen die bestehenden nationalen und regionalen Velolandrouten von SchweizMobil (teilweise mit Routenoptimierungen gemäss Anhang 1.2 SVV).

Die Koordination von Massnahmen zugunsten eines sicheren und attraktiven Veloverkehrs auf Velorouten mit kantonaler Netzfunktion erfolgt auf Grundlage des Sachplans Veloverkehr mit Hilfe der bestehenden übergeordneten Planungsinstrumente (Strassennetzplan, Investitionsrahmenkredit Strasse, Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte inkl. Agglomerationsprogramme). Die Umsetzung setzt genehmigte Strassenpläne voraus. Der Handlungsbedarf zugunsten des Veloverkehrs ergibt sich aus der Arbeitshilfe Standards Kantonsstrassen (TBA 2011), Hinweise zur Umsetzung gibt die Arbeitshilfe Anlagen für den Veloverkehr (TBA 2014).

Werden im Rahmen von Projekten, die aufgrund des Bundesrechts bewilligt werden, Velorouten mit kantonaler Netzfunktion tangiert, so bestimmt die zuständige Behörde Notwendigkeit und Ausmass von Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs anhand der kantonalen Arbeitshilfen, stimmt sie in Rücksprache mit dem Tiefbauamt des Kantons Bern mit den Veloanlagen und geplanten Massnahmen auf anschliessenden Strassen und Wegen ab und realisiert sie zulasten der Bauherrschaft. Bekannte Führungen von Velorouten mit kantonaler Netzfunktion auf Nationalstrassen dritter Klasse sowie nötige Koordinationen bei Netzlücken und Routenoptimierungen mit Nationalstrassen und Bahnen ergeben sich gemäss den Listen, siehe unten. Sind bei Veränderungen von Autobahnanschlüssen und Autobahnquerungen oder von Bahnstrecken und Bahnquerungen, etwa bei Aufhebungen von Bahnübergängen, Velorouten mit kantonaler Netzfunktion betroffen, ist das Tiefbauamt des Kantons Bern anzuhören.

Die Kosten für Velomassnahmen auf Kantonsstrassen und kantonalen Radwegen sind Teil des Investitionsrahmenkredits Strasse und des Strassennetzplans. Kantonsbeiträge an Velomassnahmen auf Gemeinde- und Privatstrassen werden mittels separater Objekt- oder Rahmenkrediten bewilligt. Die Kosten für Velomassnahmen, die aufgrund des Bundesrechts bewilligt werden, gehen zulasten des jeweiligen Verursachers.

Velorouten mit kantonaler Netzfunktion mit nötiger Koordination mit Nationalstrassen

KS = Koordinationsstand; VO: Vororientierung, ZE: Zwischenergebnis, FS: Festsetzung

HV = Hauptverbindung; BN = Basisnetz

Abschnitt	Gemeinde(n)	Einordnung gem. Sachplan Veloverkehr				Betroffene Nationalstrasse
		Alltag HV/BN	Freizeit Routen- Nr.	Objekt-Nr. (SW Anh. 1)	KS	
Velorouten längs auf Nationalstrassen dritter Klasse:						
La Neuveville - Ligerz - Twann - Tüscherz - Biel/Bienne	Twann-Tüscherz, Biel/Bienne, Ligerz, La Neuveville	HV, BN	50	141	ZE	N5
Anschluss Zubringer Kiesen	Oppligen, Kiesen	HV, BN		(Korridor 01)	FS	N6-Anschluss Oppligen
Anschluss Zubringer Simmentalstrasse	Wimmis	BN			FS	N6-Anschluss Port
Anschluss Faulensee bis Anschluss Interlaken West	Spiez, Krattigen, Leissigen, Därigen, Interlaken	BN	8, 9	11, 113	VO	N8
Soliwald bis Brünigpass Kantonsgrenze	Brienzwiler, Meiringen		9	111	VO	N8
Anschluss Interlaken West bis Anschluss Zubringer Unterseen Lehn	Interlaken, Unterseen	BN	8, 9		FS	N8-Zubringer
Taubenlochschlucht: Anschluss Biel/Bienne bis	Péry-La Heutte, Sauge, Biel/Bienne	HV	64	44, 148	ZE	N16
Velorouten im Anschlussbereich von Nationalstrassen:						
Anschluss Mühleberg	Frauenkappelen	BN			FS	N1
Anschluss Brünnen	Bern	HV, BN			FS	N1
Anschluss Bethlehem	Bern	HV, BN			FS	N1
Anschluss Forsthaus	Bern	HV	34		FS	N1
Anschluss Bern Neufeld	Bern	HV			FS	N1
Anschluss Wankdorf (Papiermühlestrasse)	Bern	HV	64	135	VO	N6

Abschnitt	Gemeinde(n)	Einordnung gem. Sachplan Veloverkehr				Betroffene Nationalstrasse
		Alltag HV/BN	Freizeit Routen- Nr.	Objekt-Nr. (SW Anh. 1)	KS	
Anschluss Kirchberg	Lyssach	HV			FS	N1
Anschluss Wangen a.A.	Wiedlisbach	BN			FS	N1
Anschluss Niederbipp	Niederbipp	BN			FS	N1
Anschluss Lengnau	Meinisberg	HV			FS	N5
Anschluss Wankdorf (Schermenweg)	Bern	HV	37, 64	134	FS	N6
Anschluss Schönbühl	Moosseedorf	HV	34	(Korridor 08)	VO	N6
Anschluss Muri	Muri bei Bern	HV		126	VO	N6
Anschluss Rubigen	Rubigen	HV		20	VO	N6
Anschluss Thun Nord	Heimberg	HV			FS	N6
Anschluss Wimmis	Wimmis	BN	9		FS	N6
Anschluss Spiez	Spiez	HV			FS	N8
Anschluss Interlaken West	Interlaken	BN	8, 9	113	VO	N8
Anschluss Wilderswil	Wilderswil	BN			FS	N8
Anschluss Interlaken Ost	Interlaken	BN			FS	N8
Anschluss Bönigen	Bönigen	HV	8, 9		FS	N8
Anschluss Iseltwald	Iseltwald		8, 9		FS	N8
Anschluss Niederwangen	Köniz	BN	74	121	VO	N12
Anschluss Bümpliz	Bern	HV, BN		30, 31	ZE	N12
Anschluss Sonceboz-Sombeval Nord	Péry-La Heutte	BN	64		FS	N16
Anschluss Zubringer Tavannes	Tavannes	BN			FS	N16
Anschluss Tavannes	Tavannes	BN	64		FS	N16
Anschluss Sonceboz-Sombeval Süd	Péry-La Heutte	BN	64	149	VO	N16
Anschluss La Heutte	Péry-La Heutte	BN	64	149	VO	N16
Anschluss Court	Court	BN	64		FS	N16
Anschluss Moutier Süd	Moutier	HV	64		FS	N16
Anschluss Moutier Nord	Moutier, Eschert	HV	54		FS	N16
Velorouten quer zu Nationalstrassen:						
Murtenstrasse	Bern		34	121	VO	N1
Wileroltigen - Haselhof	Wileroltigen		74	124	ZE	N1
Eichholzstrasse	Bern			126	VO	N1
Fischrain - Altikofe	Ittigen		37	126	VO	N1
Emmenuferweg	Kirchberg (BE)		44	157	VO	N1
Aareuferweg	Wangen an der Aare		5, 8	161	ZE	N1
Löörezägli	Orpund		24	145	VO	N5
Allmendstrasse	Thun	HV		16	ZE	N6
Aareuferweg	Uetendorf		8	116	VO	N6
Pulverweg	Bern		64	132	VO	N6
Bolligenstrasse	Bern		64	134	VO	N6
Schürmatt	Muri bei Bern		94	135	VO	N6
Passerelle ESP Ausserholligen	Bern	HV		32	FS	N12
Thörishaus	Köniz		99	121	VO	N12
Riedmoosstrasse	Köniz	HV		126	VO	N12
Sous les Roches	Péry-La Huette	BN		149	VO	N16

Netzlücken und Routenoptimierungen auf Velorouten mit kantonaler Netzfunktion mit nötiger Koordination mit Bahnen

Abschnitt	Gemeinde(n)	Einordnung gem. Sachplan Veloverkehr				Betroffene Bahn(en)
		Alltag HV/BN	Freizeit Routen- Nr.	Objekt-Nr. (SW Anh. 1)	KS	
Bätterkinden - Fraubrunnen	Bätterkinden, Fraubrunnen	HV		Korridor 00	VO	RBS
Stettlen - Worb	Stettlen, Vechigen, Worb	HV	37	Korridor 06	VO	RBS
Hauptstrasse Därligen, A8, Därligenstrasse Interlaken	Därligen, Interlaken	BN	8, 9	11	VO	BLS
Areal AC-Labor Spiez parallel zur A6	Spiez	HV	9	13	VO	BLS
Uttigen- und Fabrikstrasse Thun	Thun	HV		15	ZE	SBB
Brücke Dengel	Seftigen	HV		18	ZE	BLS
Gümligen bis Rubigen entlang Bahntrasse	Muri bei Bern, Allmendingen, Rubigen	HV	64, 94	21, 177	VO	SBB
Wabern bis Kehrsatz entlang Bahntrasse	Kehrsatz, Köniz	HV		25	VO	BLS
Knoten Thunstrasse/Ostring/Muristrasse Bern	Bern	HV		26	ZE	Bern Mobil (Tram)
Knoten Thunplatz Bern	Bern	HV	94	27	ZE	Bern Mobil (Tram)
Turnierstrasse Bern	Bern	HV		31	ZE	BLS, Bern Mobil (Tram)
Verbindung Stöckacker- und Steigerhubelstrasse Bern	Bern	HV		32	FS	BLS
Fuss- und Veloverkehrsverbindung Langgasse - Breitenrain	Bern	HV		34, 135	ZE	SBB, RBS
ESP Wankdorf Anbindung Stauffacherstrasse	Bern	HV		35	VO	SBB
Saanebrücke Hirsried	Laupen	HV	74	36, 124	ZE	BLS
Verbindung Kosthofen - Bundkofen parallel zu Bahntrasse	Schüpfen, Grossaffoltern	BN	64	38, 139	ZE	SBB
Taubenlochschlucht	Péry-La Huette, Biel/Bienne, Sauge	HV	64	44, 148	ZE	SBB
Kalchofenstrasse Hasle b. B.	Hasle bei Burgdorf	HV		45 (Korridor 10)	ZE	BLS
Langenthalstrasse Huttwil	Huttwil	HV	71	50	VO	BLS
Verbindung Grünenmatt - Sumiswald parallel zum Bahntrasse	Lützelfüh, Sumiswald, Trachselwald	BN	94	53, 170	ZE	BLS
Jurastrasse Aarwangen	Aarwangen	HV	71	54, 166	VO	ASM
Parallelführung zum Bahntrasse Kleindietwil	Madiswil	BN	71	55, 163	FS	BLS
Bahnhofunterführung Biel/Bienne	Biel/Bienne	HV		57	VO	SBB
Parallelführung Keltenstrasse Nidau	Biel/Bienne, Nidau	HV		58	VO	ASM
Bahnhof Langenthal - Vordere Hardastrasse	Langenthal	HV	71	60, 164	ZE	SBB, ASM
Brünigpassstrasse Brünigpass	Meiringen		9	111	VO	ZB
Unterführung Höhe Schiffskanal und Bahnhof	Interlaken		8, 9	112	VO	ZB, BLS
Hauptstrasse Därligen, A8, Därligenstrasse Interlaken	Interlaken, Därligen	BN	8, 9	113	VO	BLS
Burgholz	Diemtigen	BN	9	115	VO	BLS
Bahnübergang Schwäbis Steffisburg, Uttigbrücke Uttigen	Steffisburg, Uttigen, Kiesen		8	116, Korridor 01	VO	BLS, SBB
Bahnübergang Burgistein Station	Burgistein		74	118, Korridor 02	VO	BLS
Verbindung Kaufdorf - Toffen parallel zum Bahntrasse	Kaufdorf	HV	74	120, Korridor 03	VO	BLS

Abschnitt	Gemeinde(n)	Einordnung gem. Sachplan Veloverkehr				Betroffene Bahn(en)
		Alltag HV/BN	Freizeit Routen- Nr.	Objekt-Nr. (SW Anh. 1)	KS	
Diverse Bahn-/Tramquerungen	Köniz, Bern	HV	74	121	VO	SBB, BLS, Bern Mobil (Tram)
Unterführung Dammweg Neuenegg	Neuenegg		74	122, Korridor 04	VO	SBB
Querung Gümmenen Viadukt	Ferenbalm	HV	74	124	ZE	BLS
Diverse Bahn-/Tram-Querungen	Bern, Köniz, Kehrsatz, Muri b.B., Ostermundigen, Stettlen, Zollikofen	HV		126	VO	SBB, BLS, RBS, Bern Mobil (Tram)
Schwarzenburgstrasse, Eigerplatz und Monbijoustrasse	Bern	HV	62	131	VO	BLS, Bern Mobil (Tram)
Bahnübergang Worbstrasse Gümligen; Mingerstrasse, Kornhausstrasse und -platz Bern	Bern, Muri b.B.	HV	64	132	VO	Bern Mobil (Tram)
Bolligenstrasse, Mingerstrasse, Kornhausstrasse, Bubenbergplatz und Hirschengraben Bern; Verbindung Deisswil - Stettlen parallel zum Bahntrasse	Bern, Ostermundigen, Stettlen	HV	37	134, Korridor 06	VO	SBB, RBS, Bern Mobil (Tram)
Diverse Bahn-/Tramquerungen und Parallelführungen u.a. im Zusammenhang mit der Fuss- und Veloverkehrsverbindung Langgasse - Breitenrain	Bern	HV	64	135	VO	SBB, RBS, Bern Mobil (Tram)
Stadelweg Walkringen und Verlängerung parallel zum Bahntrasse	Walkringen		84	136	VO	BLS
Haltestelle Zihlbrücke	Gampelen		50, 5	140	ZE	BLS
Verbindung Le Landeron - Vingelz parallel zum Bahntrasse	Twann-Tüscherz / Douanne-Daucher, Ligerz / Gléresse, La Neuveville, Le Landeron	HV, BN	50	141	ZE	SBB
Unterführungen Mühlestrasse	Biel/Bienne		24	145	VO	SBB
Parallelführung zum Bahntrasse	Lengnau		50	147	VO	SBB
Diverse Bahnquerungen im Vallon de St.-Imier	Péry-La Huette, La Heutte, Corgémont, Cortébert, Courtelary, Cormoret, Villeret, Saint-Imier, Sonvilier, Renan	HV, BN,	neu	149	VO	SBB
Chemin des Source Tramelan	Tavannes, Reconvilier, Loveresse, Valbirse		54	150	VO	SBB
Bickigen - Grafenschüren	Wynigen	BN	84	155	FS	SBB
Freihof, Wangenstrasse und Lorrainestrasse Herzogenbuchsee	Herzogenbuchsee, Heimenhausen	HV	34	160	VO	SBB
Unterführungen Bahnhof und Aareufer in Wangen, Gleisquerung bei ARA Luterbach	Wangen an der Aare		5, 8	161	ZE	SBB
Parallelführung Schürhof - Stalte - Holzhäuserstrasse	Schwarzhäusern, Bannwil, Aarwangen	HV	71	167	VO	ASM
Uttigenbrücke	Uttigen, Kiesen		8, 64	169, Korridor 01	VO	SBB
Bahnübergänge Tramelan	Tramelan	BN	54	176	VO	CJ
Oeschsite, Hinderi Matte	Zweisimmen		9	178	VO	MOB

Kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP) realisieren

Zielsetzung

In enger Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden und weiteren Stakeholdern ist die Bewirtschaftung, Aktualisierung und Realisierung der Standortentwicklung für wirtschaftliche Aktivitäten von kantonaler Bedeutung voranzutreiben. Dabei ist die Abstimmung der Verkehrs-, Umwelt-, Finanz- und Wirtschaftspolitik sicherzustellen, unter Berücksichtigung der Siedlungsqualität (Freiräume, öffentliche Räume, gestalterische Bauqualität, etc.).

- Hauptziele:** C Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen
G Lösungs- und effizienzorientierte Zusammenarbeit fördern

Beteiligte Stellen

Kanton Bern	AGR AÖV beco BVE FIN Standortförderung TBA
Gemeinden	Standortgemeinden
Dritte	Grundeigentümer Hauptstadtregion Schweiz Investoren Transportunternehmungen

Federführung: AGR

Realisierung

- | | |
|---|---------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig | bis 2018 |
| <input type="checkbox"/> Mittelfristig | 2018 bis 2022 |
| <input type="checkbox"/> Daueraufgabe | |

Stand der Koordination der Gesamtmassnahme

Festsetzung

Massnahme

In enger Abstimmung mit den Standortgemeinden fördert und bewirtschaftet der Kanton die ESP. Die Zusammenarbeit zwischen Kanton und ESP-Standortorganisation, der Umfang der kantonalen Leistungen und der erwartete Projektfortschritt sind entweder Gegenstand der periodisch zu aktualisierenden Kooperationsvereinbarungen sowie des Controllings, oder werden standortspezifisch in enger Zusammenarbeit zwischen Kanton und beteiligten Standortorganisationen resp. Gemeinden ausgehandelt und verbindlich festgehalten. Bei komplexen, zeitkritischen oder investitionsintensiven Vorhaben sowie Vorhaben, die von grösster kantonaler Bedeutung sind, engagiert sich der Kanton mit zusätzlichen Ressourcen aktiv bei der Sicherstellung des Projekterfolgs. Für die Realisierung der Entwicklungsschwerpunkte setzt der Kanton bei Bedarf das Instrument der kantonalen Überbauungsordnung ein.

Vorgehen

- Bewirtschaftung der Standortliste.
- Finanzielle und personelle Ressourcen zur Sicherstellung des Projekterfolgs (Gesamtprojekt, Einzelprojekte) bereitstellen, insbesondere für die Premium-Standorte.
- Periodisches Monitoring und Controlling durchführen und Regierung über Projektfortschritt orientieren.
- Beteiligte, Betroffene und Öffentlichkeit mit geeigneten Kommunikationsmassnahmen über den Projektfortschritt informieren.
- Bei Bedarf können Gemeinden, Regionen oder kantonale Stellen Antrag für die Neuaufnahme von ESP-Standorten stellen. Basierend auf den Ergebnissen des Controllings ESP können ESP Standorte auch gestrichen werden.

Gesamtkosten: 100% 350'000 Fr.

davon finanziert durch:

Kanton Bern	100%	350'000 Fr.
Bund		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:

Finanzierungsnachweis

- Im Aufgaben- und Finanzplan enthalten

Bemerkung: Nur Kosten für die Gesamtleitung einer 4-jährigen Programmperiode.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- Raumkonzept Kanton Bern
- Prioritätensetzung öffentlicher Verkehr, Fahrleistungsmodell
- Prioritätensetzung grössere Strassenbauvorhaben
- Einhaltung der lufthygienischen Handlungsspielräume

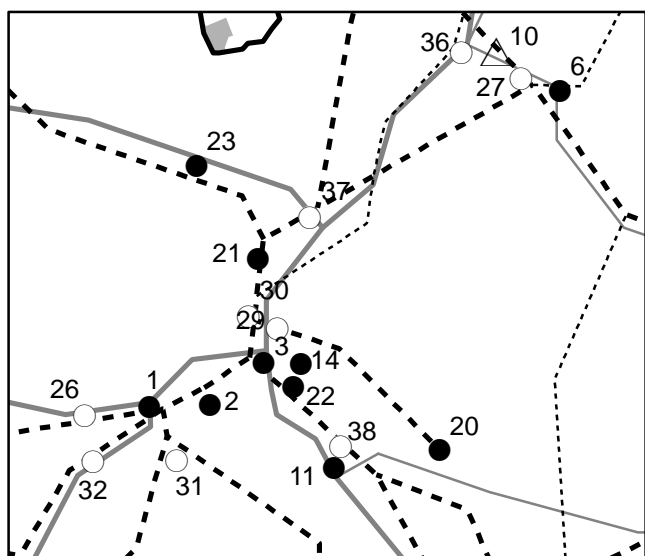
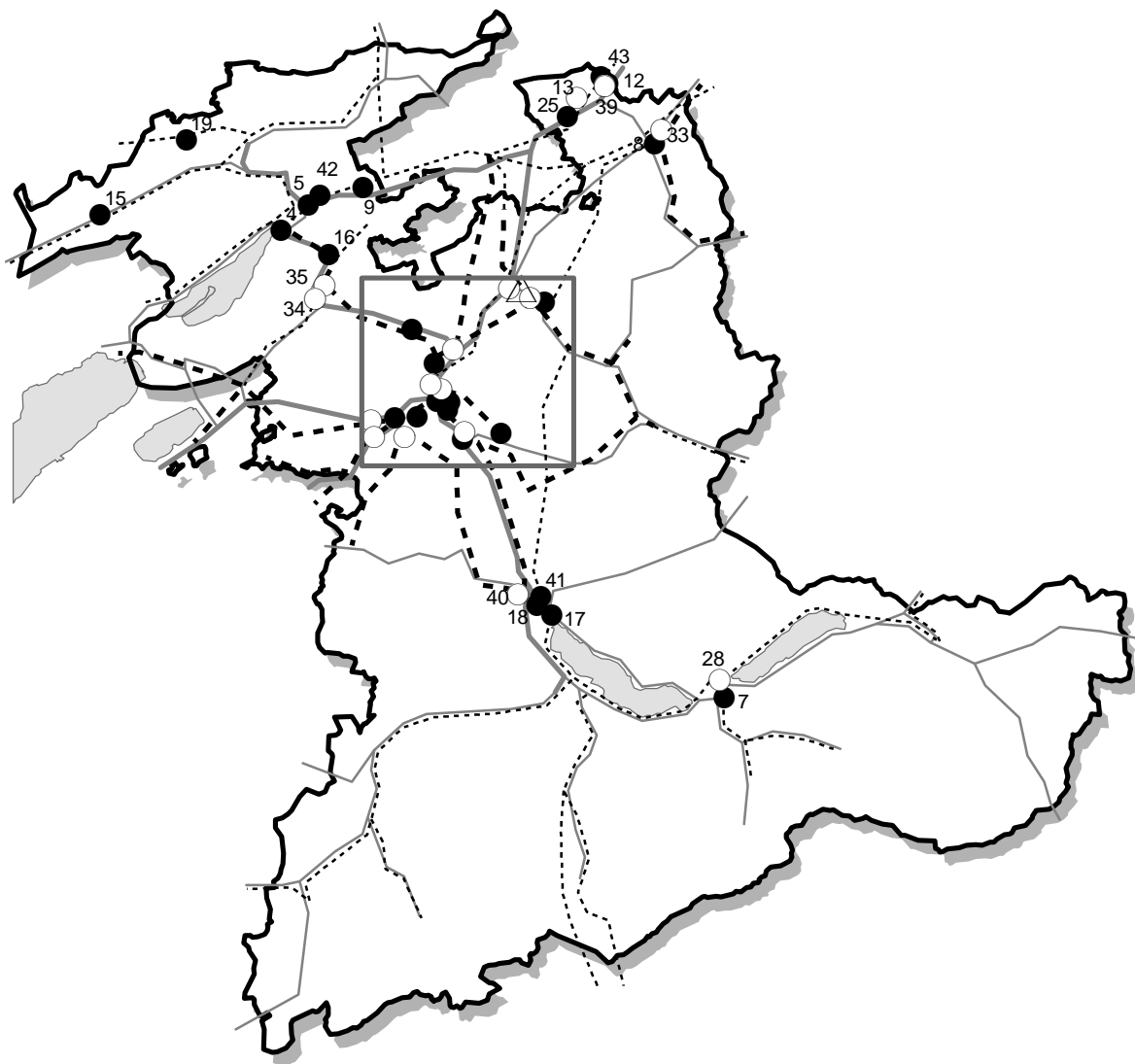
Grundlagen

7. Zwischenbericht der Arbeitsgruppe ESP z.H. des Regierungsrates von 2012. AG ESP/AGR. Bern.

Hinweise zum Controlling

Kooperationsvereinbarungen mit den Standortorganisationen; Controlling ESP, Zwischenberichte zum ESP-Projekt

Kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP)



- aktiv bewirtschafteter ESP/SAZ-Standort
- weitgehend realisierter ESP-Standort
- △ sistierter ESP-Standort

- Eisenbahn
- S-Bahn-Linien
- brige Linien
- Autobahn
- Strasse

Schwerpunkt Nutzung	Verkehrerschliessung	Schwerpunkt Nutzung	Verkehrerschliessung
ESP-D Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistung		SAZ Strategische Arbeitszonen	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dienstleistung ▪ Freizeit ▪ Einkaufszentrum 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zentral gelegen ▪ Optimale Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ▪ EGK B/C¹⁾ 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grossprojekte ▪ Businessparks 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nähe bestehender Autobahnanschluss (Entlang Verkehrsachsen A1, A5, A6, A12) ▪ Erschliessungsmöglichkeit mit öffentlichem Verkehr
ESP-A Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten		SAZ unterscheiden sich von ESP-A durch	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Industrielle / gewerbliche Produktion ▪ Vorwiegend auf MIV ausgerichtete Nutzungen ebenfalls möglich 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nähe bestehender Autobahnanschluss (Entlang Verkehrsachsen A1, A5, A6, A12) ▪ Erschliessungsmöglichkeit mit öffentlichem Verkehr ▪ EGK D 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grössere Fläche (ab 10 ha), unüberbaut ▪ koordinierte Planungsverfahren (kantonale Überbauungsordnung), kurzfristige Verfügbarkeit über Kaufrechtsverträge geregelt ▪ Reserviert für Grossprojekte (geringe Etappierbarkeit) 	
ESP Erfüllen mehrere Profile, keine eindeutige Zuordnung möglich			

¹⁾ Die genauen Anforderungen an die Erschliessungsgütekategorie bei Standorten mit EGK B/C und EGK D/E hängen von der Arbeitsplatzdichte, von der bestehenden Erschliessungsgüte und vom Nutzungsprofil der betroffenen Gebiete ab.

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

Aktiv bewirtschaftete ESP / SAZ-Standorte

Nr.	Standorte	Typ	KS	Nr.	Standorte	Typ	KS
1	Bern, Ausserholligen (1, 3)	ESP	FS	15	St. Imier, rue de la clef	ESP-A	FS
2	Bern, Bahnhof Masterplan	ESP-D	FS	16	Studen	ESP-A	FS
3	Bern, Wankdorf (1,2, 3)	ESP	FS	17	Thun, Bahnhof / Aarefeld	ESP-D	FS
4	Biel / Bienne Masterplan (2, 3)	ESP-D	FS	18	Thun Nord (1)	ESP	FS
5	Biel, Bözingenfeld (1,2, 3)	ESP-A	FS	19	Tramelan, Fin des Lovières	ESP-A	FS
6	Burgdorf, Bahnhof	ESP-D	FS	20	Worb, Worbboden	ESP-A	FS
7	Interlaken Flugplatz	ESP / SAZ	FS	21	Zollikofen / Münchenbuchsee	ESP-D	FS
8	Langenthal Bahnhof	ESP-D	FS	41	Steffisburg, Bahnhof	ESP	FS
9	Lengnau, Lengnaumoos	ESP-A	FS	43	Niederbipp, Stockmatte (2)	ESP-A	VO
11	Muri, Gümligenfeld (3)	ESP-A	FS	22	Ostermundigen, Mösl	SAZ	ZE
12	Niederbipp / Oensingen (interkantonal) (2)	ESP-A	ZE	23	Schönbrunnen	SAZ	ZE
14	Ostermundigen, Bahnhof (1, 2)	ESP-D	FS	25	Wiedlisbach Wiedlisbachmoos	SAZ	VO
				42	Biel / Pieterlen	SAZ	VO

Weitgehend realisierte ESP-Standorte

Nr.	Standorte	Typ	KS	Nr.	Standorte	Typ	KS
26	Bern, Brünnen (3)	ESP	FS	34	Lyss, Bahnhof (3)	ESP-D	FS
27	Burgdorf, Buechmatt	ESP-A	FS	35	Lyss, Grien Süd	ESP-A	FS
28	Interlaken, Bahnhof Ost	ESP-D	FS	36	Lyssach/Rüdtligen-Alchenflüh (3)	ESP-A	FS
29	Ittigen, Papiermühle	ESP-D	FS	37	Moosseedorf, Moosbühl (3)	ESP-A	FS
30	Ittigen, Worblaufen	ESP-D	FS	38	Muri-Gümligen, Bahnhof	ESP-D	FS
31	Köniz, Liebefeld	ESP	FS	39	Niederbipp	ESP-A	FS
32	Köniz, Juch (3)	ESP-A	FS	40	Uetendorf	ESP-A	FS
33	Langenthal, Steiachermatte	ESP-A	FS	13	Oberbipp	ESP-A	FS

Diese ESP-Standorte wurden mit Regierungsbeschluss vom 22.10.2008 (RRB 1740) resp. 17.10.2012 (RRB 1434) aus der aktiven Bewirtschaftung des ESP Programms entlassen. Sie haben einen weit fortgeschrittenen Realisierungsstand erreicht (infrastrukturelle Ausstattung und realisierte Nutzungen) und es existiert kein absehbarer, grösserer Koordinationsbedarf zwischen Kanton und ESP-Standortgemeinde. Sie behalten das kantonale ESP-Label beziehungsweise den ESP-Status.

Sistierter ESP-Standort

Nr.	Standorte	Typ	KS
10	Lyssach Schachen Buechmatt	ESP / SAZ	ZE

Dieser ESP-Standort wurde mit Regierungsbeschluss vom 17.10.2012 (RRB 1434) aus der aktiven Bewirtschaftung des ESP Programms entlassen und sistiert. Der Standort bleibt als strategisch wichtige Fläche im kantonalen Richtplan enthalten.

(1) Premium-Standorte

(2) Standorte, die zu den 12 Top-Entwicklungsstandorte der Hauptstadtregion Schweiz gehören

(3) Standorte, an denen verkehrersintensive Vorhaben (VIV, Massnahme B_01) grundsätzlich zugelassen oder bereits vorhanden sind.

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 KAWA TBA
Bund	Bundesamt für Raumentwicklung Bundesamt für Umwelt
Regionen	Alle Regionen
Gemeinden	Betroffene Gemeinden
Andere Kantone	Betroffene Nachbarkantone

Federführung: AWA

Realisierung

<input type="checkbox"/> Kurzfristig	bis 2018
<input type="checkbox"/> Mittelfristig	2018 bis 2022
<input checked="" type="checkbox"/> 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, Reststoffdeponien, Reaktordeponien und Inertstoffdeponien werden die Standorte bezeichnet (siehe 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

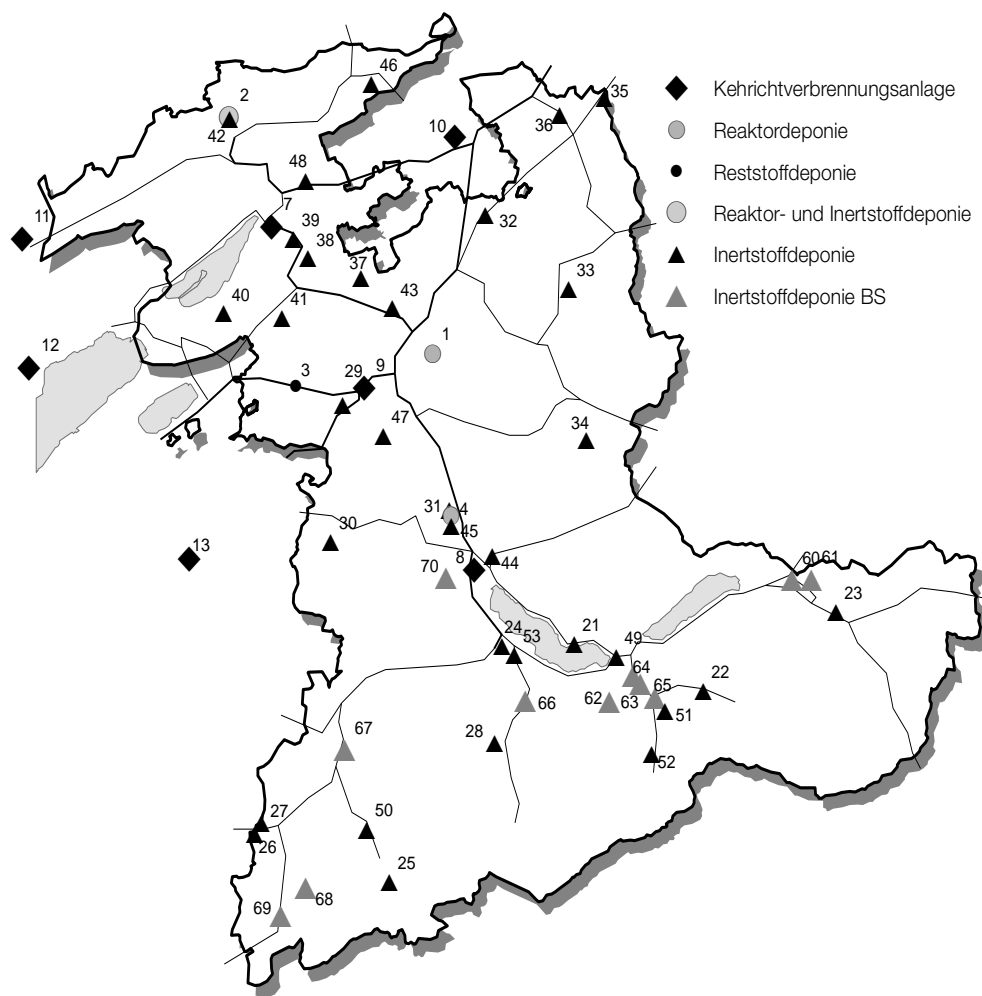
Grundlagen

- Sachplan Abfall vom April 2009
- Sachplan Abbau, Deponie, Transporte vom August 2012
- Regionale Abbau- und Deponieplanungen
- Technische Verordnung über Abfälle (TVA)

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

Nr.	Anlagentyp	Gemeinde	Standortname	KS
1	Reaktordeponie	Bolligen / Krauchthal	Laufengraben	FS ¹
2	Reaktordeponie	Tavannes /Reconvilier	Ronde Sagne	VO ¹
3	Reaktordeponie	Mühleberg	Teuftal	AL
4	Reaktordeponie	Jaberg / Kirchdorf	Türliacher	AL
5	Reststoffdeponie	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.	Anlagentyp	Gemeinde	Standortname	KS
21	Inertstoffdeponie	Beatenberg	Balmholz	AL
22	Inertstoffdeponie	Grindelwald	Tschingeley	FS
23	Inertstoffdeponie	Schattenhalb	Lammi	FS ²
24	Inertstoffdeponie	Wimmis	Steinigand	FS ²
25	Inertstoffdeponie	Lenk	Klöpfliberg	AL
26	Inertstoffdeponie	Saanen	Dorfrüti-Allmiwald	VO ²
27	Inertstoffdeponie	Saanen	Teilegg	ZE
28	Inertstoffdeponie	Frutigen	Chriesbaum	AL
29	Inertstoffdeponie	Bern	Rehhag Bümpliz	FS
30	Inertstoffdeponie	Schwarzenburg	Milken	AL
31	Inertstoffdeponie	Jaberg / Kirchdorf	Türliacher/Bergacher	AL
32	Inertstoffdeponie	Koppigen	Fänglenberg	AL
33	Inertstoffdeponie	Sumiswald	Lämpenmatt/Tannenbad	FS ²
34	Inertstoffdeponie	Eggwil	Diepoldsbach	AL
35	Inertstoffdeponie	Wynau	Guegiloch	AL
36	Inertstoffdeponie	Aarwangen	Risi	VO ²
37	Inertstoffdeponie	Rapperswil	Tongrube	VO
38	Inertstoffdeponie	Lyss	Chrützwald	FS
39	Inertstoffdeponie	Studen	Petinesca	AL
40	Inertstoffdeponie	Finsterhennen	Uf dr Hoechi	AL
41	Inertstoffdeponie	Radelfingen b. Aarberg	Tongrube	VO
42	Inertstoffdeponie	Tavannes	Ronde-Sagne	VO ²
43	Inertstoffdeponie	Deisswil	Aespli	AL
44	Inertstoffdeponie	Uttigen	Säget / Weid	FS
45	Inertstoffdeponie	Kirchdorf	Ried	AL ³
46	Inertstoffdeponie	Grandval	Plain Journal	ZE
47	Inertstoffdeponie	Köniz	Gummersloch	AL
48	Inertstoffdeponie	Pieterlen	Greuschenhubel	AL
49	Inertstoffdeponie	Matten b. Interlaken	Lütscheren	AL
50	Inertstoffdeponie	St. Stephan	Griesseney	FS
51	Inertstoffdeponie	Lauterbrunnen	Wengen: Ussri Allmi/Holzgrube	FS ²
52	Inertstoffdeponie	Lauterbrunnen	Mürren: Bawald/Wendi Birchi	AL
53	Inertstoffdeponie	Spiez	Stegweid	FS

Nr.	Anlagentyp	Gemeinde	Standortname	KS
60	Inertstoffdeponie – BS ⁴	Meiringen	Äbi Brünigen	AL
61	Inertstoffdeponie – BS ⁴	Hasliberg	Hindersattel	AL
62	Inertstoffdeponie – BS ⁴	Saxeten	Schatt-Allmi	AL
63	Inertstoffdeponie – BS ⁴	Wilderswil	Chrummeney	AL
64	Inertstoffdeponie – BS ⁴	Wilderswil	Geisshubel	AL
65	Inertstoffdeponie – BS ⁴	Gündlischwand	Hinter der Egg	AL
66	Inertstoffdeponie – BS ⁴	Reichenbach i.K.	Büüschzündli	AL
67	Inertstoffdeponie – BS ⁴	Zweisimmen	Ey-Grubenwald	FS
68	Inertstoffdeponie – BS ⁴	Lauenen	Schlössli	AL
69	Inertstoffdeponie – BS ⁴	Gsteig	Saali	AL
70	Inertstoffdeponie – BS ⁴	Thierachern	Eyacher	FS

² Koordinationsstand bezieht sich auf eine Erweiterung des bestehenden Standortes

³ Die Unternehmung nimmt derzeit kein inertes Material an

⁴ Inertstoffdeponie mit beschränkter Stoffliste (unverschmutzter Aushub)

Energieerzeugungsanlagen von kantonaler Bedeutung

Zielsetzung

Die Standorte der mit der Energiestrategie 2006 im Einklang stehenden künftigen Energieerzeugungsanlagen von kantonaler Bedeutung werden raumplanerisch gesichert.

Hauptziele: C Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen

Beteiligte Stellen

Kanton Bern	AGR
	AUE
	AWA
Andere Kantone	Betroffene Nachbarkantone

Federführung: AUE

Realisierung

<input type="checkbox"/> Kurzfristig	bis 2018
<input type="checkbox"/> Mittelfristig	2018 bis 2022
<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	

Stand der Koordination der Gesamtmassnahme

Festsetzung

Massnahme

Standorte von Energieerzeugungsanlagen von kantonaler Bedeutung und mit übergeordnetem Abstimmungsbedarf, die mit der Energiestrategie 2006 im Einklang stehen, werden in den Richtplan aufgenommen.

Vorgehen

Die Vorhaben von kantonaler Bedeutung und mit übergeordnetem Abstimmungsbedarf werden in den Richtplan aufgenommen (mit dem entsprechenden Koordinationsstand). Die Energieversorger melden dazu ihre Vorhaben und Pläne von kantonaler Bedeutung und mit übergeordnetem Abstimmungsbedarf möglichst frühzeitig beim AUE an.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

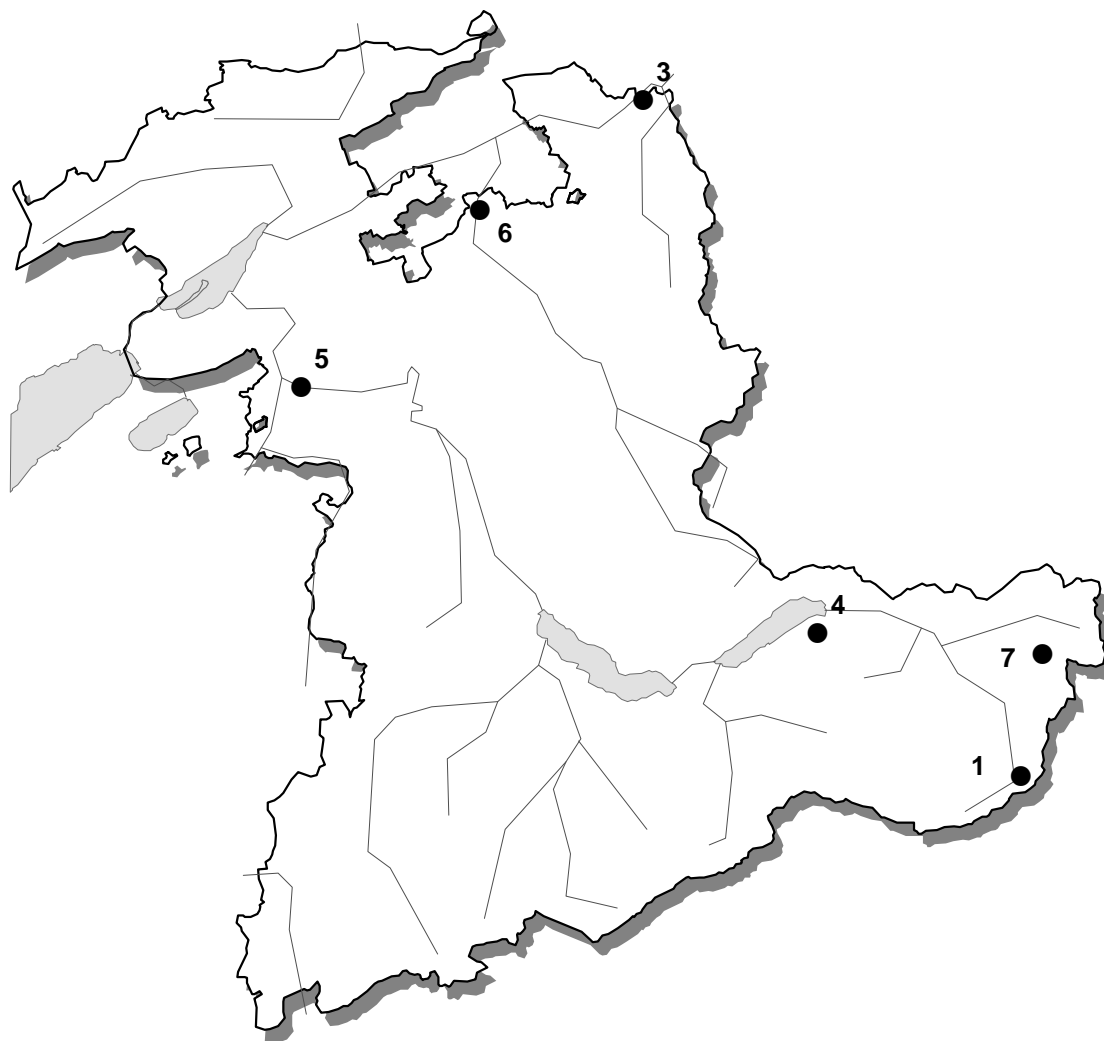
- Interessen der Energieversorger
- Interessen Gemeinden resp. Regionen
- Konflikte mit Schutz- und Nutzungsinteressen

Grundlagen

- Energiestrategie 2006

Hinweise zum Controlling

Energieerzeugungsanlagen von kantonaler Bedeutung



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

Nr.	Gemeinde	Vorhaben mit Erläuterungen zum Koordinationsstand	KS
1	Guttannen, Innertkirchen	Staumauersanierung und -erhöhung Grimselsee	ZE
3	Wynau	Stollenprojekt Wasserkraftwerk Wynau	ZE
4	Brienz, Meiringen, Schattenhalb, Innertkirchen, Guttannen	Pumpspeicherwerk Brienersee	VO
5	Mühleberg	Laufkraftwerk Mühleberg	VO
6	Utzenstorf	Gaskombikraftwerk Utzenstorf	VO
7	Gadmen	KWO-Projekt Fassungsstrang oberes Gadmental (Fassung Trift)	VO

Die Erläuterungen zum Koordinationsstand der einzelnen Standorte finden sich im Erläuterungsbericht (s. www.be.ch/richtplan).

Öffentliche Wasserversorgung sichern

Zielsetzung

Der Kanton schafft die Voraussetzungen, damit die öffentliche Wasserversorgung strukturell zweckmässig, auf hohem technischen Stand, wirtschaftlich, umweltgerecht und sowohl mengen- wie gütemässig sichergestellt ist.

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

Beteiligte Stellen		Realisierung	Stand der Koordination der Gesamtmassnahme
Kanton Bern	AGR	<input type="checkbox"/> Kurzfristig	bis 2018
	AWA	<input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig	2018 bis 2022
	Kantonales Laboratorium	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	
	KAWA		
	LANAT		
	TBA		
Bund	Bundesamt für Raumentwicklung		
	Bundesamt für Umwelt		
	ENHK		
Regionen	Alle Regionen		
Gemeinden	Alle Gemeinden		
Andere Kantone	Betroffene Nachbarkantone		
Dritte	Wasserversorgungsbetriebe		
Federführung:	AWA		

Massnahme

1. Definition der zukünftigen technischen und organisatorischen Strukturen der öffentlichen Wasserversorgung.
2. Wichtige Fassungsstandorte und Schutzareale werden nach erfolgter Interessenabwägung festgelegt und langfristig gesichert.

Vorgehen

1. Basierend auf der kantonalen «Wasserversorgungsstrategie 2010» erarbeitet der Kanton in Zusammenarbeit mit den Wasserversorgungen (und wo nötig mit den Nachbarkantonen) regionale Planungen und technische Konzepte, in denen die zukünftigen technischen und organisatorischen Strukturen der öffentlichen Wasserversorgung definiert werden. Der Einbezug der Regionalkonferenzen ist erwünscht. Fusionen von bestehenden Wasserversorgungen und die Gründung regionaler Versorgungsnetze werden durch den Kanton initialisiert und gefördert. Die Mindestanforderungen bezüglich Versorgungssicherheit, Löschwasser und Notwasserversorgung werden definiert und durchgesetzt.
2. Die Erkenntnisse aus den regionalen Planungen sind bei der nächsten Überarbeitung der Generellen Wasserversorgungsplanungen (GWP) einzuarbeiten. Die Überarbeitung erfolgt i.d.R. alle 10-15 Jahre, spätestens aber im Rahmen einer Ortsplanungsrevision.
3. Die Grundwasserschutzareale werden nach Vorliegen der regionalen Wasserversorgungsplanungen bereinigt.
4. Die wichtigsten bestehenden und künftigen Trinkwasserfassungen, die für eine ausreichende Versorgung des Kantons unabdingbar sind, wurden in der «Wasserversorgungsstrategie 2010» definiert. Um diese auf lange Sicht für die Trinkwassergewinnung zu sichern, werden sie im Richtplan aufgenommen (Karte auf der Rückseite des vorliegenden Massnahmenblatts). Unbestrittene Fassungen werden festgesetzt, Fassungsstandorte mit bestehenden, noch zu bereinigenden Nutzungskonflikten sind als Zwischenergebnis erfasst, künftige Fassungen zur Vororientierung.

Gesamtkosten:			Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern
	100%	800'000 Fr.	Finanzierungsart:
davon finanziert durch:			<input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Laufenden Rechnung
Kanton Bern	70%	560'000 Fr.	<input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung
Bund		Fr.	<input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:
Regionen		Fr.	Finanzierungsnachweis
Gemeinden		Fr.	<input checked="" type="checkbox"/> Im Aufgaben- und Finanzplan enthalten
Andere Kantone		Fr.	
Dritte	30%	240'000 Fr.	

Bemerkung: Wird im Rahmen der bestehenden Aufgaben umgesetzt. Die Wasserversorgung ist finanziell selbst tragend.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- Kleinräumige Struktur der Wasserversorgung.
- Konflikt mit Raumbedarf Fließgewässer, Revitalisierung, Naturschutzgebieten, Auen, Siedlungsentwicklung, Verkehrsanlagen, etc.
- Klimatische Veränderungen

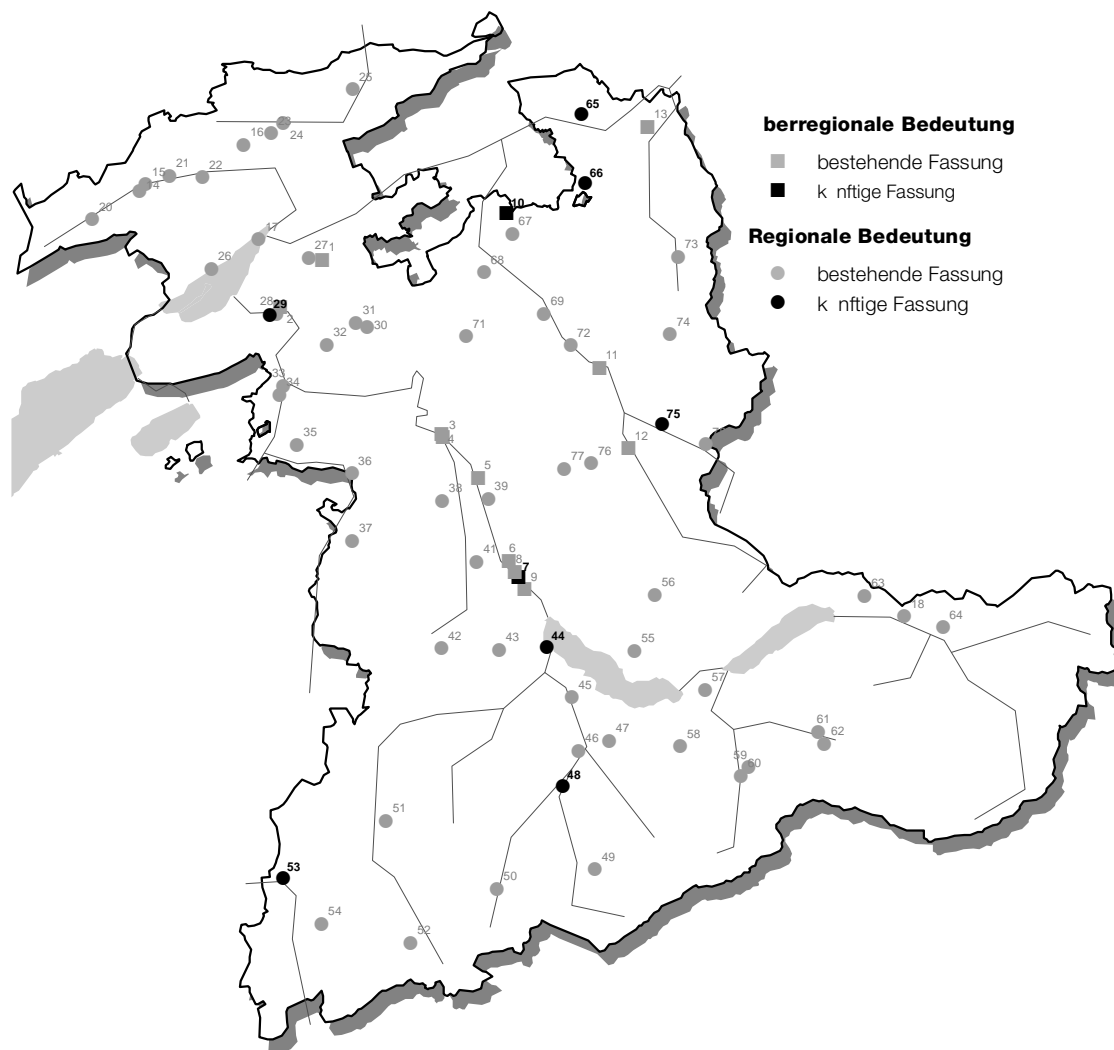
Grundlagen

Grundwasserkarten, Gewässerschutzkarte
Wasserversorgungskarte (RESEAU)

Hinweise zum Controlling

Einsatz von Kantonsbeiträgen

Trinkwasserfassungen von überregionaler und regionaler Bedeutung



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

Überregionale Bedeutung				
Nr.	Bezeichnung	Eigentümerin	Gemeinde	KS
1	Unterworfen	Energie Service Biel	Worben	AL: Die Konzession wird nach deren Ablauf (2033) nicht erneuert. Bis dahin wird die Fassung einzig in Notwassersituationen genutzt.
2	Gimmiz	WVS	Walperswil	FS
3	Selhofen	WV Köniz	Belp	FS
4	Wehrliau	WV Muri	Muri	FS
5	Belpau (Aaretal 2)	WVRB	Belp	AL: Die Fassung soll mittelfristig aufgegeben werden. Folgende Voraussetzungen müssen dazu erfüllt sein: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Oberi Au (Nr. 7) ist in Betrieb; ▪ Selhofen (Nr. 3) ist mit Anlagen des WVRB verknüpft; ▪ Bewilligung für eine Aufbereitungsanlage bei der Schönau und Notwasserbezug aus dem Aarebereich liegt vor.
6	Kiesen (Aaretal 1)	WVRB	Kiesen	ZE
7	Oberi Au	WVRB	Uttigen	ZE
8	Amerikaegge	WARET	Uetendorf	FS
9	Lerchenfeld	Energie Thun AG	Uetendorf	FS
10	Burgerwald	(noch offen)	Utzenstorf	VO
11	Fännersmüli	WV Vennersmühle	Rüderswil	FS
12	Aeschau	WVRB	Signau	ZE
13	Hardwald	WUL	Aarwangen/Langenthal	FS

Regionale Bedeutung				
Nr.	Bezeichnung	Eigentümerin	Gemeinde	KS
14	Torrent	SEF	Cormoret	FS
15	Raissette	SE St-Imier	Cormoret	FS
16	Source de la Birse	SESTER	Tavannes	ZE
17	Seewasserfassung	Energie Service Biel	Ipsach	FS
18	Funtenen	WV Meiringen	Meiringen	FS
20	Puits des Sauges	SE St-Imier / SEF	Sonvilier	FS
21	Aérodrome	SEF	Courtelary	FS
22	Source du Bez	WV Corgémont	Corgémont	FS
23	Puits de Reconvilier	SESTER	Reconvilier	FS
24	Les Rosiers	SECTA	Malleray	FS
25	La Foule	SE Moutier	Moutier	FS
26	Brunnmühle	WV Twann-Ligerz	Ligerz	FS
27	SWG Worben	SWG	Worben	FS
28	Römerstrasse	WV Aarberg	Bargen	FS
29	SA Bargen	(noch offen)	Bargen	VO
30	Mühle	WV Schüpfen	Schüpfen	FS
31	Chaltberg	WV Lyss	Schüpfen	FS
32	Frienisbergwald	WAGRA	Seedorf	FS
33	Rewag	BKW	Mühleberg	FS
34	Wileroltigen	WAGROM	Wileroltigen	ZE
35	Ursprung	WV Laupen	Neuenegg	FS
36	Sensematt	WV Köniz	Neuenegg	FS
37	Stolzenmühle	WV Wahlern	Wahlern	FS
38	Toffenrain	WV Belp	Toffen	FS
39	Schützenfahr	InfraWerke Münsingen	Münsingen	ZE
41	Unterer Rain	WV KMN	Noflen	FS
42	Blattenheid	WV Blattenheid	Blumenstein	FS
43	Mühlematte	WV Blattenheid	Oberstocken	FS
44	Kandergrien	(noch offen)	Spiez	VO
45	Augand	WV Wimmis	Wimmis	FS
46	Flugplatz	WV Reichenbach	Reichenbach	FS
47	Faltschen	WV Aeschi-Spiez	Reichenbach	FS
48	Kanderbrück	(noch offen)	Frutigen	VO
49	Weissenbach	WV Kandersteg	Kandersteg	FS
50	Brüggen	WV Adelboden	Adelboden	FS
51	Grünenholz	WV Zweisimmen	Zweisimmen	FS
52	Blatti	WV Lenk	Lenk	FS
53	Flugplatz Saanen	WV Saanen	Saanen	ZE
54	Neue Enge	WV Saanen	Lauenen	FS
55	Stutzquellen	WVG Merligen	Sigriswil	FS
56	Schöriz	WV Eriz	Horrenbach-B.	FS
57	Matten	IBI	Matten	FS
58	Saxettal	IBI	Saxeten	FS
59	Schiltwald	WV Wengen	Lauterbrunnen	ZE
60	Weid	WV Lauterbrunnen	Lauterbrunnen	FS
61	Tuftquelle	WV Grindelwald	Grindelwald	FS
62	Gryth	WV Grindelwald	Grindelwald	ZE
63	Farnigraben	WV Brienzwiler/Brienz	Brienzwiler	FS
64	Brünigstein	WV Meiringen	Hasliberg	FS
65	Dälebaan	(noch offen)	Wiedlisbach	VO
66	Brüel, Oberönz	(noch offen)	Herzogenb.	VO
67	Lindenrain	WANK	Utzenstorf	FS
68	Fraubrunnenwald	WV Vennersmühle	Fraubrunnen	FS
69	Burgdorfschachen	Localnet AG	Burgdorf	ZE
71	Mattstettenmoos	WAGRA	Bäriswil	FS
72	Brandis	WV Rüegsau	Lützelflüh	FS
73	Huttwilwald	WV Huttwil	Huttwil	FS
74	Schwandbach	WV Sumiswald	Sumiswald	FS
75	Moos II	(noch offen)	Langnau	VO
76	Moosacher	WAKI	Bowil	FS
77	Gmeis	Nestlé	Zäziwil	FS
78	Grauenstein	WV Langnau	Trub	FS

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

Realisierung

- Kurzfristig bis 2018
- Mittelfristig 2018 bis 2022
- Daueraufgabe

Massnahme

Die Berner Fachhochschule soll departementsweise konzentriert werden. Die Departemente Architektur, Holz und Bau (AHB) sowie Technik und Informatik (TI) sollen beim Bahnhof Biel in einem Neubau angesiedelt werden. Eine Standortanalyse für die übrigen Departemente wird bis 2017 abgeschlossen sein.

Vorgehen

Der Neubau für die erste Etappe der Standortkonzentration in Biel wird städtebaulich und verkehrstechnisch optimal in das Bahnhofgebiet Biel eingegliedert (Grossratsentscheide Projektierungskredit 2014 und Ausführungskredit 2017, Bezug Herbst 2021 – Perimeter siehe Rückseite). Zusammen mit dem Ausführungskredit für die erste Etappe (2017) unterbreitet der Regierungsrat dem Grossen Rat einen Bericht mit Varianten über die optimale räumliche Konzentration der weiteren Departemente.

Gesamtkosten:	100%	230'000'000 Fr.
davon finanziert durch:		
Kanton Bern	70%	161'000'000 Fr.
Bund	30%	69'000'000 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:

Finanzierungsnachweis

- Im Aufgaben- und Finanzplan enthalten

Bemerkung: Kosten für die erste Etappe

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

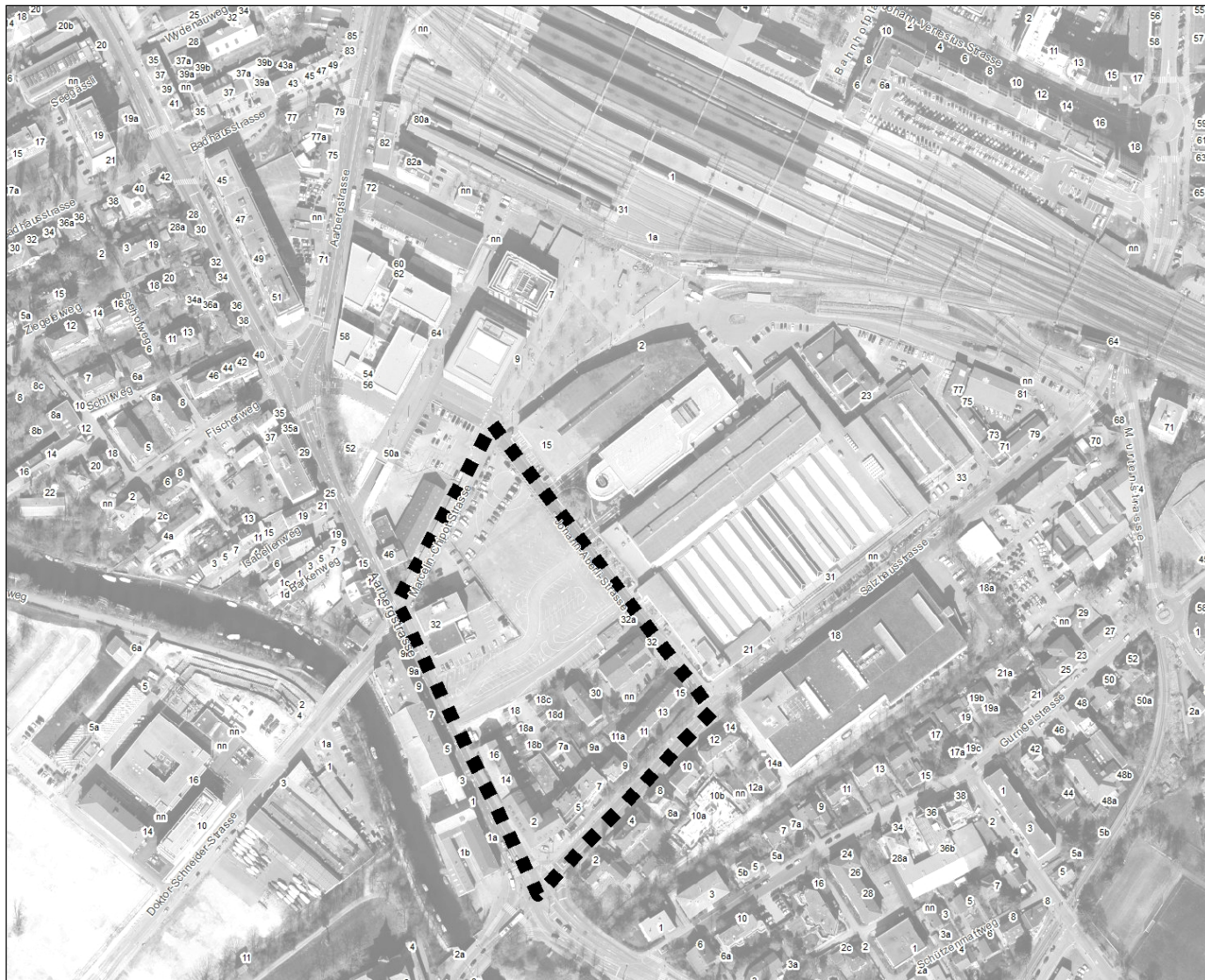
Der Bericht mit Varianten zur Konzentration der übrigen Departemente soll dem Grossen Rat spätestens mit dem Ausführungskredit der ersten Etappe vorgelegt werden.

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).

Hinweise zum Controlling

Perimeter des Fachhochschulcampus Biel



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		Realisierung	Stand der Koordination der Gesamtmassnahme
Kanton Bern	AGR	<input type="checkbox"/> Kurzfristig	bis 2018
	AWA	<input type="checkbox"/> Mittelfristig	2018 bis 2022
	LANAT	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	
	TBA		Festsetzung
Bund	Bundesamt für Umwelt		
Regionen	Alle Regionen		
	Regionalkonferenzen		
Gemeinden	Betroffene Gemeinden		
Andere Kantone	Betroffene Nachbarkantone		
Dritte	Reg. Organisationen Abwasserentsorgung		
Federführung:	AWA		

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 Koordinationsbedarfes 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. regionale 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

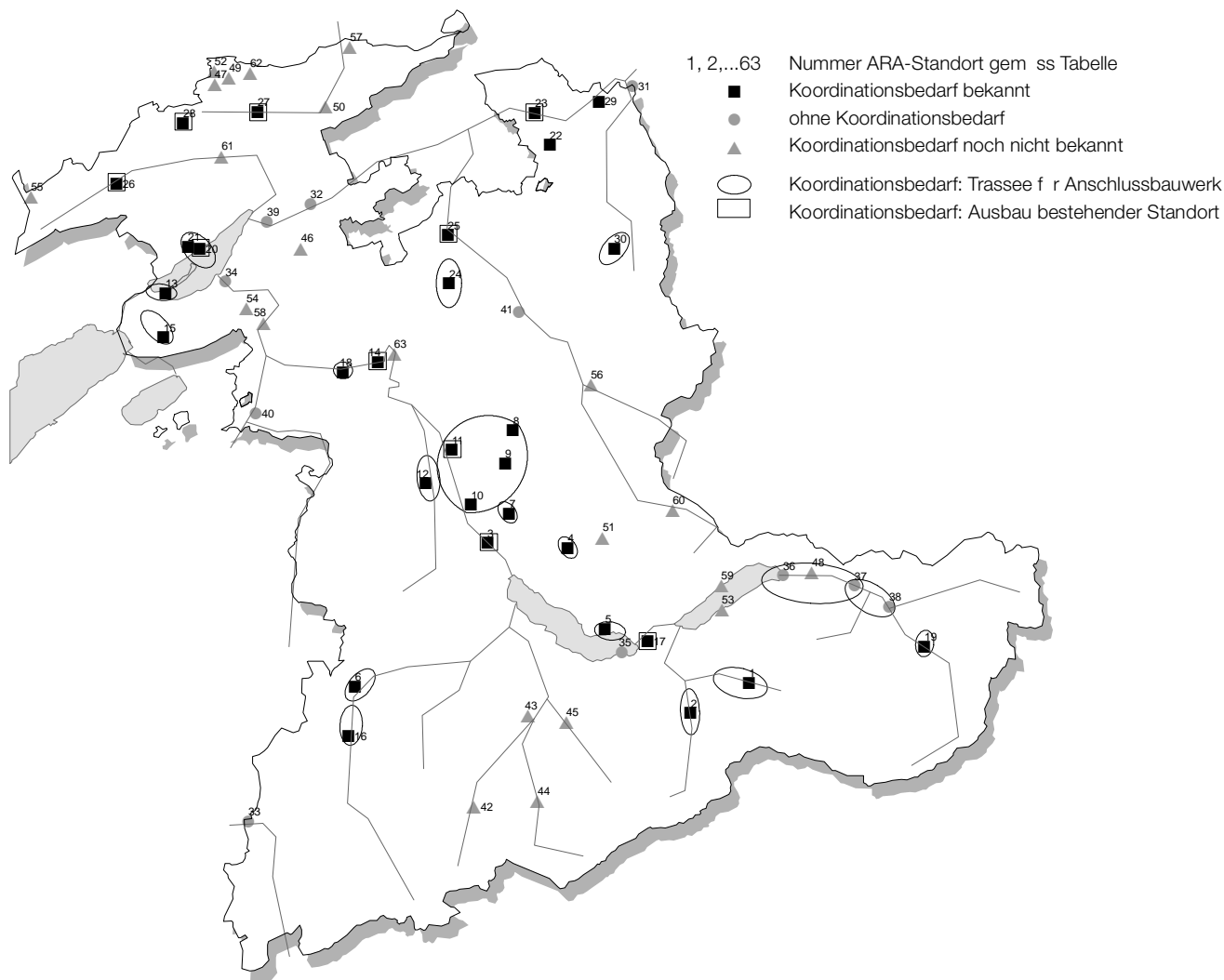
Grundlagen

- Sachplan Siedlungsentwässerung 2010 der Kantone Bern und Solothurn (VOKOS)
- Eidgenössische und kantonale Gewässerschutzgesetzgebung
- ARA-Regionalstudien bzw. ARA-Anschlussstudien (Massnahme A1 Sachplan Siedlungsentwässerung 2010)
- Bericht des AWA betr. Massnahmen zur Elimination von Spurenstoffen
- Gewässerschutzkarte und Gewässernetz GN5

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 mit ARA Lauterbrunnen und Interlaken in Abklärung. Trasseefreihaltung für Anschlussleitung Grindelwald-Interlaken. Quelle: Regionalstudie Interlaken	ZE
2	Lauterbrunnen	58400	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Regionale Lösung mit ARA Grindelwald und Interlaken in Abklärung. Trasseefreihaltung und Umnutzung Stollen (Wasserkraft) für Anschlussleitung Lauterbrunnen-Interlaken. Weiterbetrieb ARA vorgesehen bis zum Zusammenschluss. Quelle: Regionalstudie Interlaken	ZE
3	Thunersee	94400	Der jetzige Standort bleibt. Koordinationsbedarf besteht infolge Anschlüsse der ARA Teuffenthal und eventuell Boltigen und Beatenberg-Wang sowie Ausbaumasnahmen zur Elimination von Spurenstoffen. Quelle: Anschlussstudie Teuffenthal, Regionalstudie Simmental	FS

Nr.	ARA-Name	ARA-Nr.	Koordinationsbedarf	KS
4	Teuffenthal	94000	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Anschluss an ARA Thunersee vorgesehen. Quelle: Anschlussstudie Teuffenthal	FS
5	Beatenberg-Wang	57102	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Anschluss an ARA Interlaken oder Thunersee in Prüfung. Trasseefreihaltung für entsprechende Anschlussleitung. Quelle: Kommunalen Genereller Entwässerungsplan	ZE
6	Boltigen	79100	Standort nicht wirtschaftlich. Anschluss an ARA Thunersee in Abklärung. Allfällige Anschlussleitung koordinieren bei Sanierung Kantonsstrasse Zweisimmen-Spiez. Quelle: Regionalstudie Simmental	ZE
7	Bleiken	60400	Standort nicht wirtschaftlich, Anschluss an ARA Unteres Kiesental zu prüfen. Trasseefreihaltung für Anschlussleitung an ARA Unteres Kiesental, evtl. Aufhebung von weiteren Kleinkläranlagen im Perimeter. Quelle: Anschlussstudie Bleiken-Unteres Kiesental	ZE
8	Grosshöchstetten	60800	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Der jetzige Standort bedingt Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen. Regionale Lösung Kiesental-Münsingen in Abklärung. Trasseefreihaltung für Anschlussleitung, Koordination mit Hochwasserschutz. Anschluss an ARA Worblental wurde von den Verantwortlichen der ARA Grosshöchstetten verworfen. Quelle: Regionalstudie Kiesental	ZE
9	Kiesental oberes	60700	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Der jetzige Standort bedingt Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen. Regionale Lösung Kiesental-Münsingen in Abklärung. Trasseefreihaltung für Anschlussleitung. Anschluss an ARA Worblental wurde von den Verantwortlichen der ARA Oberes Kiesental verworfen. Quelle: Regionalstudie Kiesental	ZE
10	Kiesental unteres	61100	Aufhebung oder Weiterbetrieb gleichwertig. Regionale Lösung Kiesental-Münsingen in Abklärung. Trasseefreihaltung für Anschlussleitung. Koordination mit Projekt aarewasser. Quelle: Regionalstudie Kiesental	ZE
11	Münsingen	61600	Aufhebung oder Weiterbetrieb gleichwertig. 1. Bei Anschluss an ARA Region Bern AG: Trasseefreihaltung Anschlussleitung. 2. Bei Weiterbetrieb: Der Standort für eine neue ARA im Raum Münsingen-Rubigen ist planerisch und eigentumsrechtlich sicherzustellen, vorerst noch ohne Landerwerb. Koordination mit Projekt aarewasser. Quelle: Regionalstudie Kiesental	ZE
12	Gürbetal	86900	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Der jetzige Standort bedingt Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen. Anschluss an ARA Region Bern AG ist eine Alternative. Trasseefreihaltung für Anschlussleitung Kaufdorf - Belp bei Variante Anschluss an ARA Region Bern AG. Quelle: Anschlussstudie Gürbetal-ARA Region Bern AG	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	ZE
14	ARA Region Bern AG	35100	Der jetzige Standort bleibt. Ausbauten (ARA mit zusätzlicher Reinigungsstufe für Elimination Spurenstoffe, Transportkanäle; siehe Nrn. 11, 12, 18) sind mit der räumlichen Entwicklung angrenzend an den ARA-Standort zu koordinieren. Quelle: Regionalstudie Kiesental, Anschlussstudien Gürbetal und Wohlen	FS
15	Ins-Müntschemier	49602	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Anschluss an ARA Kerzers-Murten bzw. Marin in Abklärung. Koordination mit raumwirksamen Tätigkeiten. Quelle: Regionalstudie Seeland	ZE
16	Simmental oberes	79400	Weiterbetrieb oder Aufhebung gleichwertig. Falls langfristig Aufhebung des ARA-Standortes: Trasseefreihaltung für Anschlussleitung an ARA Thunersee. Quelle: Regionalstudie Simmental	ZE
17	Interlaken	59300	Standort bleibt. Ausbau notwendig bei ARA-Anschlüsse Grindelwald, Lauterbrunnen, Därligen, Beatenberg-Wang. Koordination mit Siedlungsentwicklung. Quelle: Regionalstudie Interlaken	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	ZE

Nr.	ARA-Name	ARA-Nr.	Koordinationsbedarf	KS
19	Guttannen-Ruebgarti	78200	Weiterbetrieb oder Aufhebung gleichwertig. Aufhebung des ARA-Standortes infolge Naturgefahren und neue dezentrale Lösung in Prüfung.	ZE
20	Am Twannbach	74000	Ausbau am jetzigen Standort oder Anschluss Richtung La Neuveville. Ausbau notwendig bei Anschluss der STEP Prêles, der Ausbau ist mit der räumlichen Entwicklung angrenzend an den ARA-Standort zu koordinieren. Quelle: Anschlussstudie Gesamtbetrachtung ARA Plateau de Diesse und Twann	ZE
21	Prêles	72500	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Anschluss an ARA Am Twannbach ist die wirtschaftlichere Lösung als Weiterbetrieb der STEP. Trasseefreihaltung für Anschlussleitung Richtung Schnernelz. Quelle: Anschlussstudie Gesamtbetrachtung ARA Plateau de Diesse und Twann	ZE
22	Herzogenbuchsee	99400	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Der jetzige Standort bedingt Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen. Anschluss an ARA Wangen-Wiedlisbach in Abklärung, Trasseefreihaltung für notwendige Anschlussleitung. Quelle: MV-Bericht AWA	ZE
23	Wangen-Wiedlisbach	99200	Standort bleibt. Ausbau notwendig bei Anschluss ARA Herzogenbuchsee, Koordination mit der räumlichen Entwicklung angrenzend an den ARA-Standort. Quelle: MV-Bericht AWA	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 Trasse für eine eventuelle Leitung Richtung ARA Burgdorf ist freizuhalten. Die Entscheidungsfindung ist im Gange. Quelle: MV-Bericht AWA	ZE
25	Burgdorf-Fraubrunnen	40100	Standort bleibt. Je nach Ergebnis der Entscheidungsfindung unter Punkt 24 hiervoor ist ein Ausbau der Kläranlage notwendig. Koordination mit der räumlichen Entwicklung angrenzend an den ARA-Standort. Quelle: MV-Bericht AWA	ZE
26	St. Imier	44800	Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen sind mit der räumlichen Entwicklung angrenzend an den ARA-Standort zu koordinieren. Quelle: MV-Bericht AWA	FS
27	Tavannes	69600	Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen sind mit der räumlichen Entwicklung angrenzend an den ARA-Standort zu koordinieren. Quelle: MV-Bericht AWA	FS
28	Tramelan	44600	Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen sind mit der räumlichen Entwicklung angrenzend an den ARA-Standort zu koordinieren. Quelle: MV-Bericht AWA	FS
29	ZALA	32101	Standort bleibt. Konsequenzen bei einem allfälligen Anschluss der ARA Dürrenroth sind noch abzuklären. Quelle: Zusammenschlussstudie Langetental	FS
30	Dürrenroth	95200	Anschluss an ZALA in Abklärung. Trasseefreihaltung für allfällige Anschlussleitung. Quelle: Regionaler GEP ARA-Verband Affoltern-Dürrenroth-Walterswil	ZE

ARA-Standorte ohne Koordinationsbedarf

Nr.	ARA-Name	ARA-Nr.	Koordinationsbedarf	KS
31	Murg	34500	Keiner	FS
32	Orpund	74600	Keiner	FS
33	Saanen	84300	Keiner	FS
34	Täuffelen	75100	Keiner	FS
35	Därligen	57500	Keiner (Aufhebung ARA beschlossen)	FS
36	Brienz	57300	Weiterbetrieb oder Aufhebung gleichwertig. Regionale Lösung Brienz-Meiringen momentan nicht aktuell. Koordination mit Trasse einer allfälligen Verbindungsleitung Brienz-Meiringen und mit Hochwasserschutz. Quelle: Regionalstudie Brienz-Meiringen	FS

Nr.	ARA-Name	ARA-Nr.	Koordinationsbedarf	KS
37	Meiringen	78500	Weiterbetrieb oder Aufhebung gleichwertig. Regionale Lösung Brienz-Meiringen momentan nicht aktuell. Koordination mit Trasse einer allfälligen Verbindungsleitung Brienz-Meiringen und mit Hochwasserschutz. Quelle: Regionalstudie Brienz-Meiringen	ZE
38	Innertkirchen	78400	Sanierung der ARA wird gegenüber einem Anschluss an die ARA Meiringen favorisiert. Koordinationsbedarf bei allfälligem Anschluss: Sanierungsvorhaben Bahntunnel zw. Innertkirchen und Meiringen (KWO). Quelle: Anschlussstudie Meiringen-Innertkirchen	ZE
39	Biel	73300	Der jetzige Standort bleibt; er bedingt Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen. Quelle: MV-Bericht AWA	FS
40	Sensetal	66700	Der jetzige Standort bleibt; er bedingt Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen. Quelle: MV-Bericht AWA	FS
41	Mittleres Emmental	95600	Der jetzige Standort bleibt; er bedingt Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen. Quelle: MV-Bericht AWA	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
42	Adelboden	56102	Noch keine Aussage möglich	VO
43	Frutigen	56300	Noch keine Aussage möglich	VO
44	Kandersteg	56500	Noch keine Aussage möglich	VO
45	Kiental-Reichenbach	56700	Noch keine Aussage möglich	VO
46	Lyss	30600	Noch keine Aussage möglich	VO
47	Bellelay	70600	Noch keine Aussage möglich	VO
48	Brienzwiler	57400	Noch keine Aussage möglich	VO
49	Châtelat-Monible	69900	Noch keine Aussage möglich	VO
50	Court	69000	Noch keine Aussage möglich	VO
51	Eriz-Linden	92402	Noch keine Aussage möglich	VO
52	Fornet-Dessous	71500	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
56	Langnau	90200	Noch keine Aussage möglich	VO
57	Moutier-Roches	70400	Noch keine Aussage möglich	VO
58	Niederried b.K.	30800	Noch keine Aussage möglich	VO
59	Oberried b.I.	58902	Noch keine Aussage möglich	VO
60	Schangnau-Bumbach	90600	Noch keine Aussage möglich	VO
61	Sonceboz	44400	Noch keine Aussage möglich	VO
62	Sornetan-Souboz	71000	Noch keine Aussage möglich	VO
63	Worbental	36200	Noch keine Aussage möglich	VO

Zunahme der Waldfläche verhindern

Zielsetzung

Durch eine verbindliche Abgrenzung von Wald und Offenland soll in Gebieten, wo die Waldfläche zum Schutz des landwirtschaftlichen Kulturlandes, der Landschaft und ökologisch wichtiger Standorte nicht weiter zunehmen soll, die rechtlich geschützte Waldfläche im Rahmen der Ortsplanung festgesetzt werden.

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

Beteiligte Stellen

Kanton Bern	AGR KAWA LANAT (ASP, ANF)
Bund	Bundesamt für Umwelt
Gemeinden	Betroffene Gemeinden
Dritte	Land- / Waldeigentümer

Federführung: AGR

Realisierung

- | | |
|--|---------------|
| <input type="checkbox"/> Kurzfristig | bis 2018 |
| <input type="checkbox"/> Mittelfristig | 2018 bis 2022 |
| <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe | |

Stand der Koordination der Gesamtmassnahme

Festsetzung

Massnahme

- Der Kanton legt die Gebiete fest, wo er eine Zunahme des Waldes verhindern will (siehe Rückseite).
- Betroffene Gemeinden in den vom Kanton festgelegten Gebieten können im Rahmen der Ortsplanung (Landschaftsplanung) für Teile oder das ganze Gemeindegebiet Waldfeststellungen durchführen lassen und die verbindlichen Waldgrenzen in die Ortsplanung aufnehmen.

Vorgehen

Die Gemeinde beauftragt die zuständige Waldabteilung, die nötigen Waldfeststellungen vorzunehmen und in Zusammenarbeit mit dem zuständigen Nachführungsgeometer in die Plangrundlagen aufzunehmen. Die daraus resultierenden verbindlichen Waldgrenzen werden im ordentlichen Nutzungsplanverfahren erlassen und durch das Amt für Wald genehmigt.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- In einer dynamischen, natürlichen Entwicklung wächst der Wald immer weiter in offene Gebiete und Landschaften ein. Diese Dynamik kann mit physischen und mit rechtlichen Mitteln eingeschränkt werden, so dass auf bisher offenen Flächen kein neuer Wald entstehen kann.
- Die statischen Waldgrenzen verhindern weitere natürliche Entwicklungen und wirken damit stufigen Waldrändern und sanfteren landschaftlichen Übergängen entgegen. Es können keine neuen, ökologisch wertvollen Grenzflächen entstehen. Die Abstimmung mit den Massnahmenblättern E_01, E_04 und E_11 ist sicherzustellen.
- Für Eigentümer und Bewirtschafter entsteht mehr Rechtssicherheit, dass sie Offenland-Flächen auch langfristig nutzen können und diese nicht zu Wald werden.

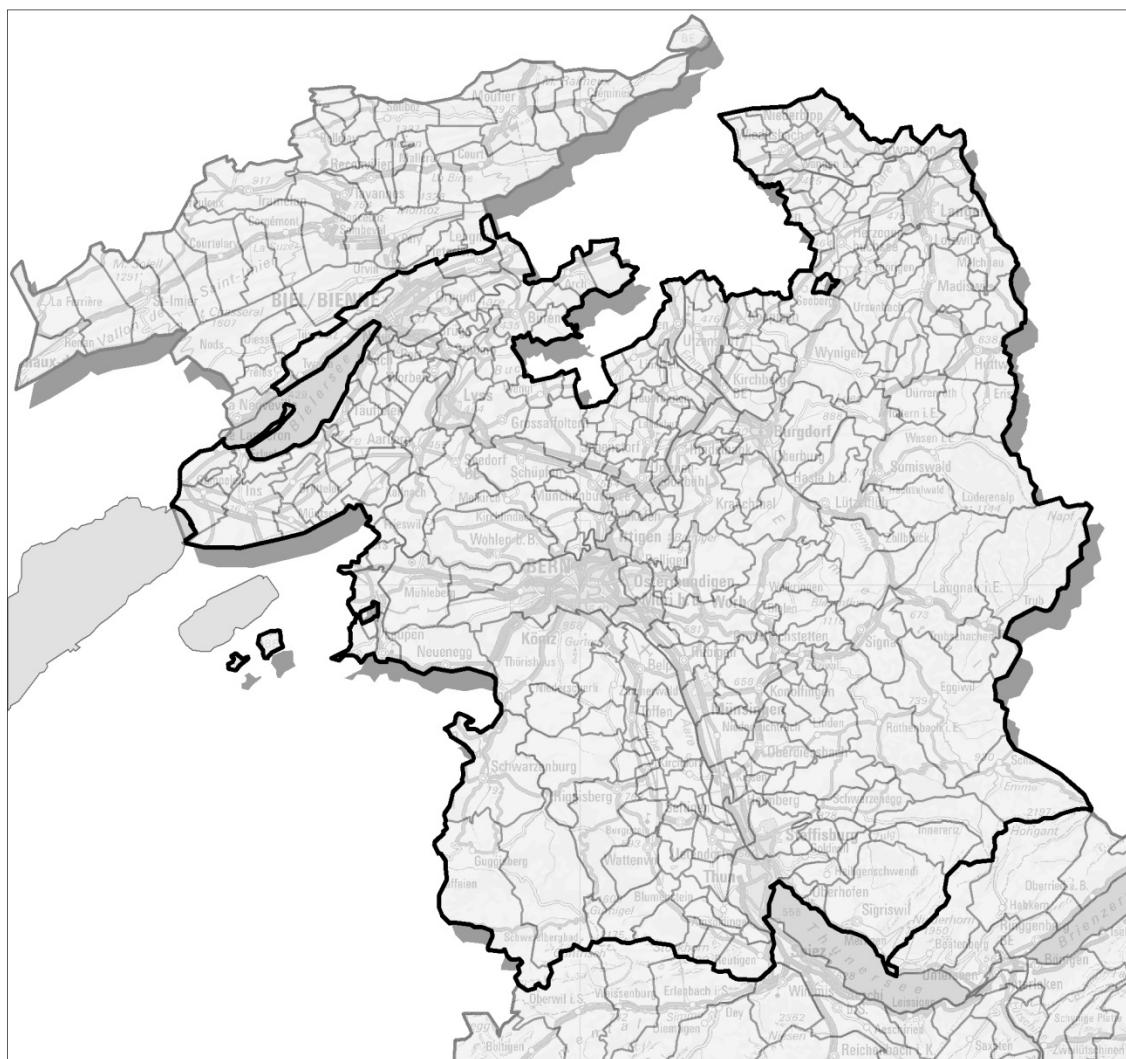
Grundlagen

- Art. 10 Abs. 2 Bst. b WaG und Art. 12a WaV
- Art. 4 KWaG und Art. 1 und 2 KWaV

Hinweise zum Controlling

Genehmigte Waldgrenzen ausserhalb von Bauzonen (digitaler Datensatz)

Gemeinden, in denen der Kanton eine Zunahme der Waldfläche verhindern will



Das Gebiet umfasst alle Gemeinden der Wald-Regionen (Waldabteilungen) Voralpen und Mittelland. Gemeinden in den Waldabteilungen Alpen und Berner Jura können jederzeit beim Kanton beantragen, ebenfalls verbindliche Waldgrenzen ausserhalb des Baugebiets erlassen zu können. Voraussetzungen sind: Das beantragte Gemeindegebiet muss vollständig amtlich vermessen sein; die Gemeinde muss nachweisen können, dass die betroffene Landschaft stark unter Druck steht und dass sich die Waldfläche im beantragten Gebiet nachweisbar ausdehnt. Sind diese Voraussetzungen erfüllt, werden diese Gemeinden im Rahmen des zweijährlichen Richtplan-Controllings ins Massnahmenblatt D_09 aufgenommen.

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 Amt für Kultur ANF AUE
Bund	Bundesamt für Umwelt
Regionen	Alle Regionen
Gemeinden	Alle Gemeinden
Andere Kantone	Betroffene Nachbarkantone
Federführung:	AGR

Realisierung

<input type="checkbox"/> Kurzfristig	bis 2018
<input type="checkbox"/> Mittelfristig	2018 bis 2022
<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	

**Stand der Koordination
der Gesamtmassnahme**
Festsetzung

Massnahme

Die Gemeinden erarbeiten gestützt auf die kantonalen Grundsätze (vgl. Rückseite) im Rahmen der Ortsplanungsrevision (Geltendmachen des 15-jährigen Baulandbedarfs gemäss MB A_01) eine Landschaftsplanung. Dabei sind die regionalen Richtpläne Landschaft zu berücksichtigen.

Vorgehen

Das AGR erstellt für die Gemeinden einen Katalog über die von den Gemeinden zu berücksichtigenden Minimalanforderungen bei Landschaftsplanungen.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

Grundlagen

Art. 1-3 und 17 RPG; Art. 64, Art. 64a, Art. 86 i.V.m. Art. 10 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, 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.

UNESCO-Welterbe Palafittes – Prähistorische Pfahlbauten um die Alpen

Zielsetzung

Der Kanton unterstützt die Trägerorganisation und die betroffenen Gemeinden in der Erhaltung des UNESCO-Welterbes Palafittes – Prähistorische Pfahlbauten um die Alpen – für die Nachwelt. Er setzt sich ein für die Erhaltung der Echtheit und Unversehrtheit des Welterbes, für die Sicherung von Schutz und Verwaltung, für die Förderung von Bildung, Wissensvermittlung und –erweiterung, für die Stärkung von Austausch, Information und Verbundenheit im Welterbe-Netzwerk sowie für die Unterstützung der nachhaltigen kommunalen und regionalen Entwicklung im Einklang mit dem aussergewöhnlichen universellen Wert der Welterbestätten.

Hauptziele: E Natur und Landschaft schonen und entwickeln
F Funktionale Räume und regionale Stärken fördern

Beteiligte Stellen

Kanton Bern	ADB Amt für Kultur beco
Bund	Bundesamt für Kultur
Regionen	Betroffene Regionen
Gemeinden	Betroffene Gemeinden
Andere Kantone	Betroffene Nachbarkantone
Dritte	Betroffene Tourismusregionen Coordination Group UNESCO Palafittes Schweizerische Kommission für die UNESCO

Federführung: ADB

Realisierung

<input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig	bis 2018
<input type="checkbox"/> Mittelfristig	2018 bis 2022
<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	

Stand der Koordination der Gesamtmassnahme

Festsetzung

Massnahme

Der Kanton wirkt mit finanziellen Anreizen und flankierenden Massnahmen darauf hin, dass das Welterbe Palafittes für die Nachwelt erhalten werden kann. Er fördert die Implementierung des Welterbe in den Gemeinden.

Vorgehen

1. Der Kanton stellt sicher, dass die Zielsetzungen gemäss Welterbekonvention von 1972 und der Management Plan „Prehistoric pile dwellings around the Alps“ von 2011 in kantonalen und regionalen Sach- und Richtplänen angemessen berücksichtigt sind.
2. Er verpflichtet sich, sich im Rahmen seiner Kompetenzen und Möglichkeiten für den Qualitätserhalt des Welterbes einzusetzen.
3. Er stimmt seine Strategie mit den Nachbarkantonen ab.
4. Er strebt die Unterzeichnung der Schweizerischen Charta zum Welterbe durch alle betroffenen Gemeinden bis 2016 an.

Gesamtkosten:	100%	40'000 Fr.
davon finanziert durch:		
Kanton Bern	10%	4'000 Fr.
Bund		Fr.
Regionen		Fr.
Gemeinden		Fr.
Andere Kantone	90%	36'000 Fr.
Dritte		Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern

Finanzierungsart:

- Als Teil der Laufenden Rechnung
 Als Teil der Investitionsrechnung
 Spezialfinanzierung: NRP

Finanzierungsnachweis

- Im Aufgaben- und Finanzplan enthalten

Bemerkung: Jährliche Kosten für Gesamtprojekt

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- Neue Regionalpolitik (NRP)
- Sachplan Seeverkehr

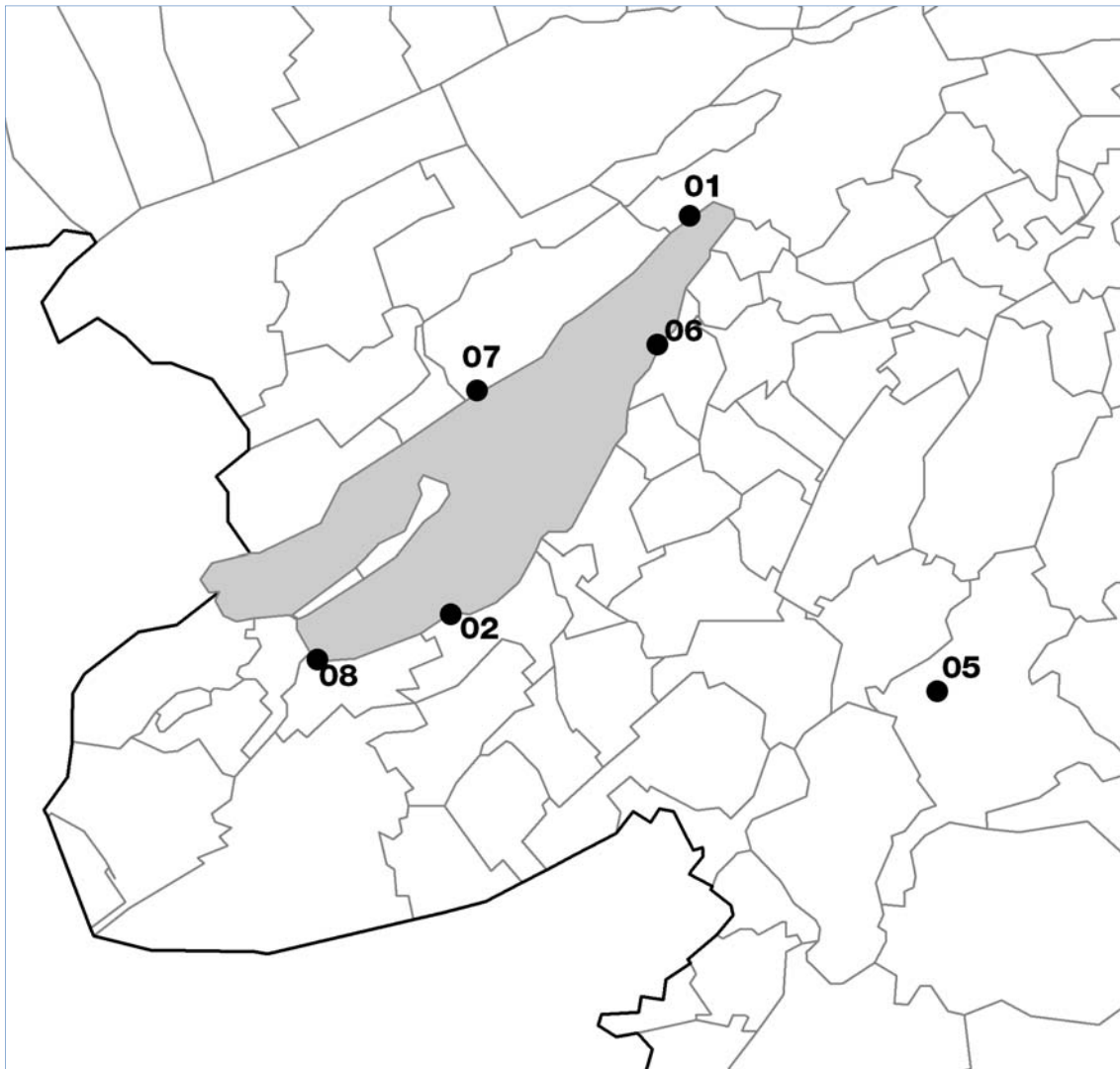
Grundlagen

- Übereinkommen der UNESCO zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt vom 16. November 1972
- Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG; SR 451), insbesondere Art. 3 und 5.
- Gesetz über die Denkmalpflege (DPG, BSG 426.41) / Verordnung über die Denkmalpflege (DPV, BSG 426.411)
- Guideline vom 15. November 2012 zur Umsetzung des Schutzes im Bereich der eingeschriebenen Sites des UNESCO Welterbes „Prähistorische Pfahlbauten um die Alpen“, Swiss Coordination Group

Hinweise zum Controlling

Jährliches Reporting durch die Swiss Coordination Group UNESCO Palafittes

UNESCO-Welterbe Palafittes: Eingeschriebene Stätten im Kanton Bern



Eingeschriebene Stätten im Kanton Bern

- CH-BE-01, Biel-Vingelz-Hafen
- CH-BE-02, Lüscherz-Dorfstation
- CH-BE-05, Seedorf-Lobsigensee
- CH-BE-06, Sutz-Lattrigen-Rütte
- CH-BE-07, Twann-Bahnhof
- CH-BE-08, Vinelz-Strandboden

V-Bahn Jungfrauregion

Zielsetzung

Der Kanton Bern befürwortet die Erweiterung von intensiv touristisch genutzten Gebieten, wenn diese einen Beitrag zu einer nachhaltigen touristischen Entwicklung von Tourismus-Destinationen leisten und die Schutz- und Schongebiete sowie die bisher noch wenig oder nicht erschlossenen Landschaftskammern langfristig ungestört erhalten bleiben.

Mit der Erneuerung der bestehenden Gondelbahn von Grindelwald auf den Männlichen und der neuen Seilbahn von Grindelwald zur Station Eigergletscher der Jungfraubahn („Eigerexpress“) soll die Erschliessung des sowohl im Winter als auch im Sommer intensiv genutzten Tourismusgebiets Männlichen-Scheidegg-Junggraujoch optimiert werden. Damit soll das touristische Angebot der Tourismusdestination Jungfrauregion massgeblich verbessert und die Tourismusbranche im Berner Oberland gestärkt werden.

Hauptziel: C Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen
F Regionale Stärken erkennen und fördern

Beteiligte Stellen		Realisierung	Stand der Koordination der Gesamtmassnahme	
Kanton Bern	ADB	<input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig	bis 2018	
	AGR	<input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig	2018 bis 2022	
	AöV	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe		
	AUE			
	AWA			
	beco			
	Denkmalpflege			
	KAWA			
	LANAT			
	TBA			
	Bund	BAFU		
		Bundesamt für Raumentwicklung		
		Bundesamt für Verkehr		
	Regionen	Regionalkonferenz Oberland-Ost		
Gemeinden	Grindelwald			
	Lauterbrunnen			
Dritte	Berner-Oberland-Bahnen (BOB)			
	Destination Jungfrauregion			
	Jungfraubahn (JB)			
Federführung:	AGR			

Massnahme

Der Kanton koordiniert die Planungsverfahren auf regionaler und kommunaler Ebene. Dabei sind die Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft zu berücksichtigen und zu optimieren. Die im Gutachten der ENHK vom 21. Juli 2014 formulierten Anträge zur Verbesserung der Integration des Projektes in die Landschaft sind im Projekt zu berücksichtigen.

Vorgehen

1. Der Kanton prüft die volkswirtschaftlichen Auswirkungen des Vorhabens (Studie beco)
2. Die ENHK beurteilt die landschaftlichen Auswirkungen des Vorhabens.
3. Realisierung der neuen Bahnstationen und -verbindungen (inkl. flankierende Massnahmen)
4. Monitoring der Verkehrsentwicklung auf der Zubringerachse Interlaken – Grindelwald (Strasse und Bahn)

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- Plangenehmigungsverfahren (PGV) nach Seilbahngesetz und Eisenbahngesetz
- Direkte Nachbarschaft BLN-Gebiet Nr. 1507 Berner Hochalpen und Aletsch-Bietschhorn-Gebiet (nördlicher Teil), regionales Landschaftsschongebiet, diverse Inventarobjekte
- Begrenzte Kapazitäten der Verkehrsverbindung Interlaken – Zweilütschinen (kurz- und mittelfristig nicht ausbaubar)

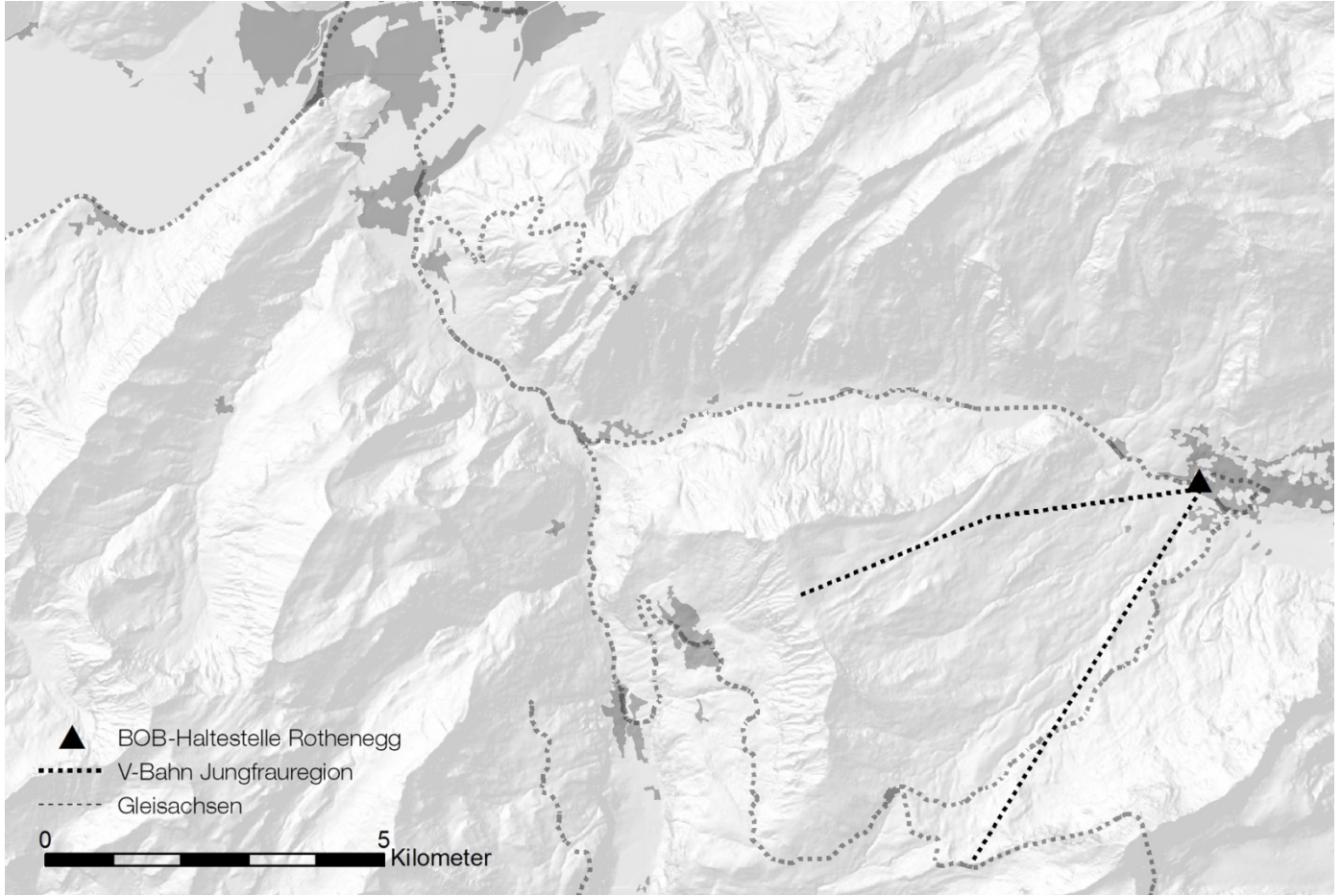
Grundlagen

- Erläuterungen zur Massnahme R_07 „V-Bahn Jungfrauregion“
- RGSK der RK Oberland-Ost, Stand 24. Juli 2014 (inkl. Bericht und weitere Unterlagen „V-Projekt Grindelwald“)
- Regionales Tourismusentwicklungskonzept (RTEK) der RK Oberland-Ost (beschlossen am 02.04.2014)
- Volkswirtschaftliche Auswirkungen des V-Projekts auf den Kanton Bern, Schlussbericht (Ecoplan/Standortförderung des Kantons Bern, 2014)
- Korridorstudie Lütschinentäler, Phase 1, 14.11.2013; Phase 2, 11.04.201

Hinweise zum Controlling

- Realisierung der neuen BOB-Haltestelle Grindelwald Rotheneegg und der beiden Seilbahnen (inkl. flankierende Massnahmen)
- Entwicklung der Verkehrsflüsse

V-Bahn Jungfrauregion



Gewässerrichtplan Hasliaare umsetzen

Zielsetzung

Die Nutzungen im Bereich der Hasliaare zwischen dem Ausgang der Aareschlucht und der Mündung in den Brienersee sollen aufeinander abgestimmt werden, um den Hochwasserschutz zu gewährleisten und den Flusslauf ökologisch aufzuwerten.

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

Beteiligte Stellen		Realisierung	Stand der Koordination der Gesamtmassnahme
Kanton Bern	AGR	<input type="checkbox"/> Kurzfristig	bis 2018
	AÖV	<input type="checkbox"/> Mittelfristig	2018 bis 2022
	AWA	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	
	KAWA		
	LANAT		
	TBA		
Bund	Bundesamt für Strassen		
	Bundesamt für Umwelt		
	VBS		
Regionen	Regionalkonferenz Oberland-Ost		
Gemeinden	Brienz (BE)		
	Brienzwiler		
	Hofstetten bei Brienz		
	Meiringen		
	Schattenhalb		
Dritte	Schwellenkorporationen		
Federführung:	TBA		

Massnahme

Der Gewässerrichtplan Hasliaare definiert die massgebenden Ziele und Massnahmen für den Hochwasserschutz, den Geschiebehaushalt, die Ökologie (Flora und Fauna), den Gewässerunterhalt, die Land- und Forstwirtschaft sowie für die Freizeit- und Erholungsnutzung im Bereich der Hasliaare, einschliesslich der Mündungsbereiche der grösseren seitlichen Zuflüsse und der potenziell von Überflutungen der Aare betroffenen Bereiche des Talbodens. Er soll in Zusammenarbeit mit den Beteiligten umgesetzt werden.

Vorgehen

1. Die zuständigen Wasserbauträger und Stellen setzen die Massnahmen schrittweise um.
2. Die Hasliaare-Kommission stellt die Koordination und Information sicher.
3. Der Kanton und die Gemeinden sorgen dafür, dass die ganze potenzielle Überflutungsfläche im Talboden von Nutzungen und Anlagen, welche den freien Wasserabfluss beeinträchtigen würden, frei gehalten wird.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- Gewährleistung des Hochwasserschutzes für Mensch, Tier und erhebliche Sachwerte
- Gewährleistung der Funktionalität der Verkehrs-, Versorgungs- und Sicherheitsinfrastrukturen
- Erhaltung und Aufwertung der Gewässer (MB E_05)

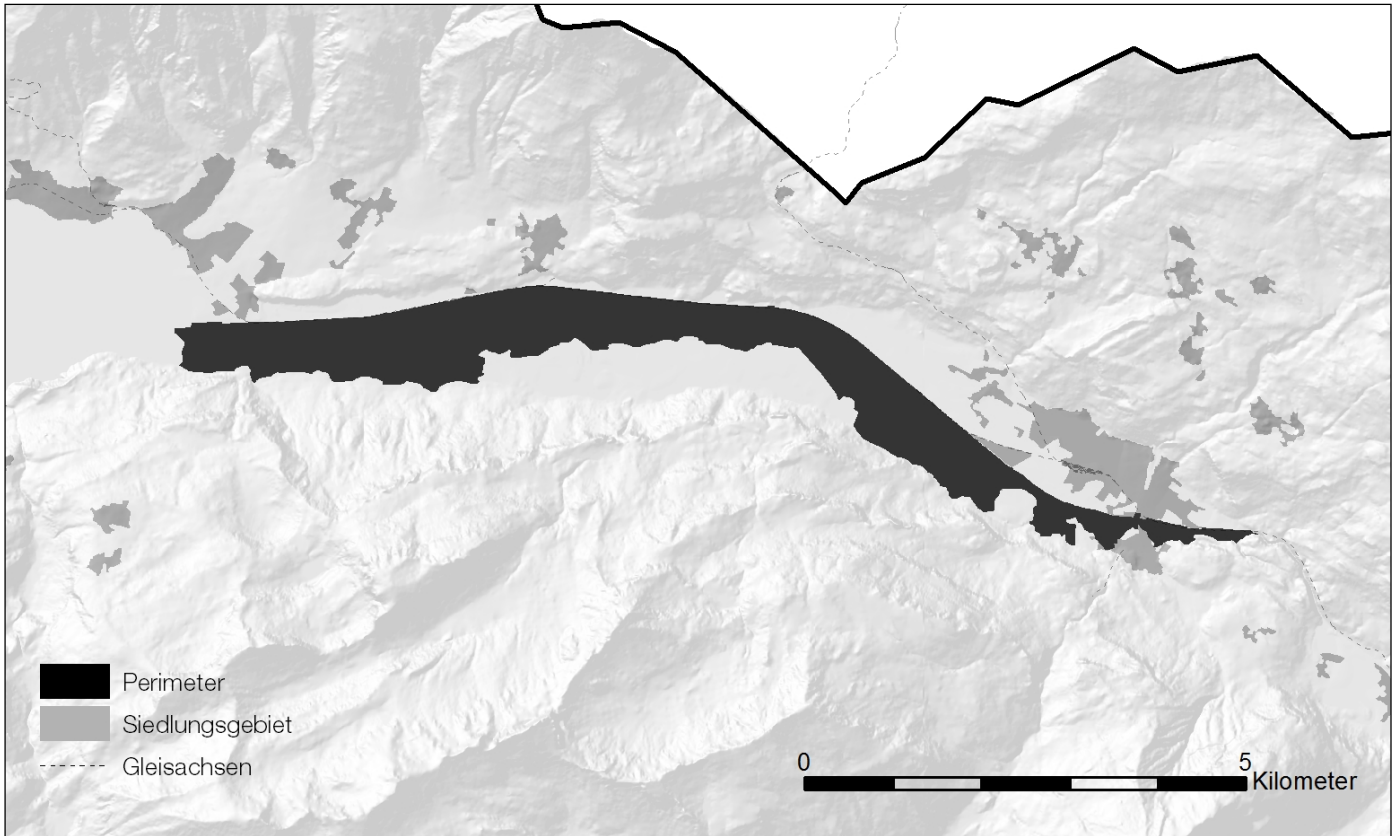
Grundlagen

- RRB Nr. 202 vom 19. Februar 2014 (Erlass Gewässerrichtplan Hasliaare)
- Gewässerrichtplan Hasliaare vom 15. September 2013

Hinweise zum Controlling

Separates Controlling durch das TBA

Perimeter des Gewässerrichtplans Hasliaare



Gewässerrichtplan Kander umsetzen

Zielsetzung

An der Kander sollen der Hochwasserschutz gewährleistet und das Gewässer natürlich erhalten oder naturnah gestaltet werden. Die dazu erforderlichen Massnahmen und die Nutzungen entlang der Kander sollen aufeinander abgestimmt werden.

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

Beteiligte Stellen		Realisierung	Stand der Koordination der Gesamtmassnahme	
Kanton Bern	AGR	<input type="checkbox"/> Kurzfristig	bis 2018	
	AÖV	<input type="checkbox"/> Mittelfristig	2018 bis 2022	
	AWA	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe		
	KAWA			
	LANAT			
	TBA			
Bund	Bundesamt für Strassen			
	Bundesamt für Umwelt			
	Bundesamt für Verkehr			
	VBS			
Regionen	Kandertal			
Gemeinden	Aeschi bei Spiez			
	Frutigen			
	Kandergrund			
	Kandersteg			
	Reichenbach im Kandertal			
	Reutigen			
	Spiez			
	Thun			
	Wimmis			
	Zwieselberg			
	Dritte	Schwellenkorporationen		
	Federführung:	TBA		

Massnahme

Der Gewässerrichtplan Kander definiert die massgebenden Ziele und Massnahmen für den Hochwasserschutz, den Geschiebehaushalt, die Ökologie (Flora und Fauna) und den Gewässerunterhalt im Bereich des Gewässerentwicklungsraums der Kander, einschliesslich der Mündungsbereiche der relevanten seitlichen Zuflüsse. Er soll in Zusammenarbeit mit den Beteiligten umgesetzt werden.

Vorgehen

1. Die zuständigen Wasserbauträger und Stellen setzen die Massnahmen schrittweise um.
2. Die Kander-Kommission stellt die Koordination und Information sicher.
3. Der Kanton und die Gemeinden sorgen dafür, dass ein im Gewässerrichtplan bezeichneter Gewässerentwicklungsraum von neuen Bauzonen und neuen Bauten bzw. Erweiterungen, welche die Ziele des Gewässerrichtplans Kander beeinträchtigen würden, frei gehalten wird.

Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- Gewährleistung des Hochwasserschutzes für Mensch, Tier und erhebliche Sachwerte
- Gewährleistung der Funktionalität der Verkehrs-, Versorgungs- und Sicherheitsinfrastrukturen
- Erhaltung und Aufwertung der Gewässer (MB E_05)

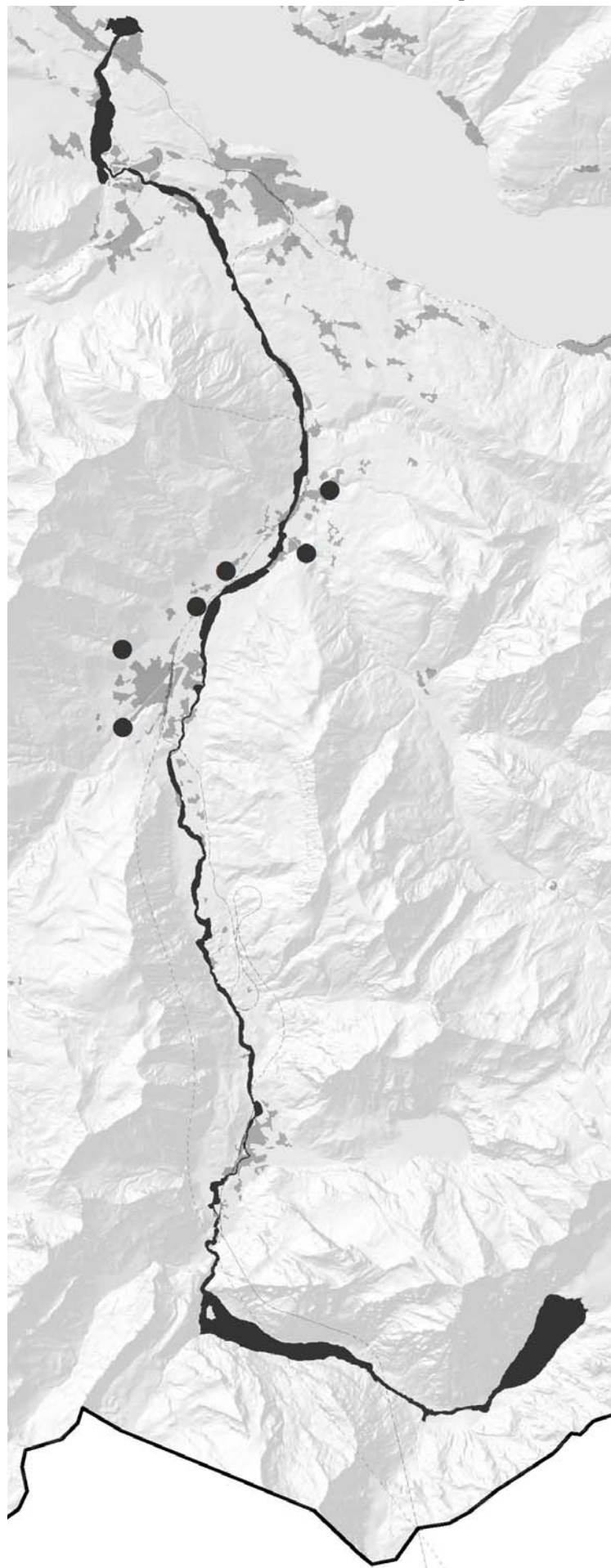
Grundlagen

- RRB Nr. 1441 vom 30. Oktober 2013 (Erlass Gewässerrichtplan Kander)
- Gewässerrichtplan Kander vom 30. Oktober 2013

Hinweise zum Controlling

Separates Controlling durch das TBA

Perimeter des Gewässerrichtplans Kander



- Perimeter
- Siedlungsgebiet
- Gleisachsen

0 5 Kilometer