



Leitfaden „RGSK Handbuch“

Methodische Grundlagen für die RGSK der 2. Generation

Bern, 21. Februar 2014

Impressum

Projektausschuss RGSK

Katharina Dobler, Co-Projektleiterin, Vorsteherin Abteilung Kantonsplanung, Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern

Dr. Ulrich Seewer, Co-Projektleiter, Verantwortlicher Abteilung Gesamtmobilität der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

Marietta Bürki, Leiterin Abteilung Ökonomie und Beteiligungen der Finanzdirektion des Kantons. Bern
Wolf-Dieter Deuschle, Vorsteher Amt für öffentlichen Verkehr, BVE

Matthias Fischer, Projektleiter, Amt für Gemeinden und Raumordnung

Christoph Miesch, Vorsteher Amt für Gemeinden und Raumordnung (bis September 2013)

Dr. Daniel Wachter, Vorsteher Amt für Gemeinden und Raumordnung (ab September 2013)

Tobias Ramser, Wissenschaftlicher Mitarbeiter, Abteilung Gesamtmobilität, BVE

Arthur Stierli, Vorsteher Abteilung Orts- und Regionalplanung, Amt für Gemeinden und Raumordnung

Adrian Studer, Vorsteher Berner Wirtschaft (beco)

Stefan Studer, Vorsteher Tiefbauamt, BVE

Autoren

Katharina Dobler, Vorsteherin Abteilung Kantonsplanung, Amt für Gemeinden und Raumordnung

Dr. Ulrich Seewer, Leiter Abteilung Gesamtmobilität

Matthias Fischer, Abteilung Kantonsplanung, Amt für Gemeinden und Raumordnung

Tobias Ramser, Wissenschaftlicher Mitarbeiter, Abteilung Gesamtmobilität

Auftraggeber: Regierungsrat des Kantons Bern, vertreten durch die Bau-, Verkehrs und Energiedirektion (BVE) sowie die Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion (JGK)

Zitierweise: Bau-, Verkehrs und Energiedirektion, Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion (2013). Leitfaden Handbuch RGSK 2. Generation. Bern.

Inhaltsverzeichnis

	Impressum.....	2
	Inhaltsverzeichnis.....	3
	Abkürzungsverzeichnis.....	5
	Zusammenfassung.....	7
1	Ausgangslage, Zielsetzung und Grundlagen.....	9
1.1	Ausgangslage.....	9
1.2	Zielsetzung.....	9
1.3	Rechtliche Grundlagen.....	10
2	Prozess RGSK der 2. Generation.....	11
3	Bezug zu anderen Planungs- und Finanzierungsinstrumenten.....	14
3.1	Auf Bundesebene.....	14
3.2	Auf kantonaler Ebene.....	16
3.3	Auf regionaler Ebene.....	19
3.3.1	Zum Stellenwert des RGSK innerhalb der regionalen Richtplanung.....	19
3.3.2	Bezug zum RGSK der 1. Generation.....	20
3.3.3	Bezug zu Nachbarregionen.....	20
3.3.4	Bezug zu kommunalen Nutzungsplanungen.....	20
3.3.5	Verhältnis zwischen RGSK und regionalen ÖV-Angebotskonzepten.....	21
4	Organisation.....	22
4.1	Projektorganisation.....	22
4.1.1	Generell.....	22
4.1.2	In Regionen mit Regionalkonferenz (Oberland-Ost, Bern-Mittelland, Emmental).....	22
4.1.3	In Regionen ohne Regionalkonferenz (Thun-Oberland West, Seeland.Biel/Bienne, Jura bernois, Oberrargau).....	22
4.2	Fach- und Ansprechpartner beim Kanton.....	23
5	Kosten und Budget.....	24
5.1	Grundsätze.....	24
5.2	Gesamtbudget RGSK der 2. Generation.....	25
5.3	Budget RGSK der 2. Generation pro Region.....	25
5.4	Verteilschlüssel und Budget RGSK der 2. Generation pro Region.....	25
6	Formelle Anforderungen.....	27

6.1	Grundsätzliches	27
6.2	Minimalanforderungen an die zweite Generation der RGSK	27
7	Inhaltliche Anforderungen	29
7.1	Methodisches Vorgehen bei der Überarbeitung RGSK	29
7.2	Zu den Grundlagen	29
7.2.1	Grundsätze	29
7.2.2	Inhaltliche Mindestanforderungen.....	30
7.3	Zu Stärken-Schwächen-Analyse und Handlungsbedarf	32
7.3.1	Grundsätze	32
7.3.2	Inhaltliche Mindestanforderungen.....	32
7.4	Zu (Teil-)Strategien und Entwicklungsleitbild	33
7.4.1	Grundsätze	33
7.4.2	Inhaltliche Mindestanforderungen.....	33
7.5	Zu den Massnahmen Siedlung und Verkehr	34
7.5.1	Grundsätze	34
7.5.2	Inhaltliche Mindestanforderungen.....	35
7.6	Zu Auswirkungen, Bewertung und Priorisierung.....	37
7.6.1	Grundsätze	37
7.6.2	Inhaltliche Mindestanforderung.....	37
7.6.3	Vorgehen	39
7.7	Zur Umsetzung und Weiterentwicklung RGSK 1. Generation.....	40
7.7.1	Grundsätze	40
7.7.2	Inhaltliche Mindestanforderungen.....	40
8	RGSK Datenmodell und RGSK-Karte.....	41
8.1	Grundsätzliches	41
8.2	RGSK-Datenmodell.....	41
8.3	RGSK-Karte.....	42
9	Massnahmenblätter.....	43
9.1	Strukturierung des Massnahmenteils.....	43
9.2	Massnahmennummerierung und Massnahmentitel.....	44
9.3	Mindestinhalte der Massnahmenblätter	45
9.3.1	Koordinationsstand von Massnahmen	46
9.3.2	Reifegrad.....	47
9.3.3	Massnahmenpakete (Vorgaben Bund)	48

Abkürzungsverzeichnis

ADT	Abbau, Deponie, Transporte
AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung
AöV	Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern
AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern
AP V+S	Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
AS	Abendspitze
BauG	Baugesetz
BAV	Bundesamt für Verkehr
beco	beco Berner Wirtschaft
BFS	Bundesamt für Statistik
BP	Bauprojekt
B+R	Bike-and-ride
BVE	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FIN	Finanzdirektion des Kantons Bern
FABI	Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur
FS	Festsetzung (Koordinationsstand)
Fzkm	Fahrzeugkilometer
GS	Generalsekretariat
GR	Grosser Rat des Kantons Bern
GVM	Gesamtverkehrsmodell
JGK	Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern
KM	Kombinierte Mobilität
LV	Langsamverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NAF	Fonds für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PA	Prüfauftrag
PFV	Planungs- und Finanzierungsverordnung für raumplanerische Tätigkeiten
Pkm	Personenkilometer
P+R	Park-and-ride
RAK	Regionale Angebotskonzepte
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RK	Regionalkonferenz
RPG	Raumplanungsgesetz

RPV	Verordnung über die Raumplanung
RR	Regierungsrat
RRB	Regierungsratsbeschluss
RTEK	Regionales touristisches Entwicklungskonzept
RVK	Regionale Verkehrskonferenz
SARZ	Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit
SG	Strassengesetz
SNP	Strassennetzplan
SVG	Strassenverkehrsgesetz
SVV	Sachplan Veloverkehr
TBA	Tiefbauamt des Kantons Bern
TBA-DLZ	Dienstleistungszentrum des TBA
TBA-OIK	Oberingenieurkreis des TBA
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VA	Vollzugauftrag
VBS	Verkehrsbeeinflussungssystem
ViV	Verkehrsintensive Vorhaben
VO	Vororientierung (Koordinationsstand)
VP	Vorprojekt
VSS	Vereinigung Schweizer Strassenfachleute
ZE	Zwischenergebnis (Koordinationsstand)
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung

Zusammenfassung

Für die Schweiz, aber auch den Kanton Bern ist die Abstimmung der Gesamtverkehrs- und der Siedlungsentwicklung von zentraler Bedeutung. Diese Abstimmung hat zum Ziel, die Siedlungsentwicklung zu konzentrieren und dorthin zu lenken, wo die Verkehrserschliessung umweltgerecht und kostengünstig möglich ist, und die Verkehrsangebote so zu steuern, dass sie die gewünschte Entwicklung von Wohn- und Arbeitsplatzstandorten ermöglichen. Das in der Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit (SARZ) vorgesehene und im kantonalen Baugesetz in Artikel 98a festgelegte Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) ist das Instrument zur Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung auf regionaler Ebene. Darüber hinaus bietet das RGSK auch die Möglichkeit, weitere eng damit verknüpfte Themen behördenverbindlich festzulegen.

Die RGSK der ersten Generation wurden Ende 2012 vom Kanton genehmigt und sind seither als gültige regionale Teilrichtpläne im Einsatz. Sie müssen in einem Vierjahresrhythmus überarbeitet werden. Im Sinne der Planbeständigkeit stellen die RGSK der 2. Generation eine Aktualisierung der gültigen regionalen Teilrichtpläne dar. Der Fokus liegt primär auf punktuellen Anpassungen und einer Aktualisierung der Massnahmen.

Für die RGSK der 2. Generation stellt der Kanton den vorliegenden Leitfaden RGSK-Handbuch zur Verfügung. Es behandelt schwergewichtig folgende Fragen:

Was beinhaltet das RGSK der 2. Generation?

Das RGSK der 2. Generation ist eine Aktualisierung der 1. Generation. Diese Aktualisierung soll mit einem deutlich geringen Aufwand möglich sein als die erstmalige Erarbeitung der RGSK. Es strebt die mittel- bis langfristige Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung an. Basierend auf dem Zukunftsbild enthält das Konzept einerseits prioritäre Massnahmen, welche innert vier Jahren umgesetzt werden sollen, wie auch die mittel- und langfristigen Massnahmen.

Die Bearbeitungstiefe kann innerhalb eines RGSK je nach Planungsgebiet variieren. In Gebieten mit erhöhtem Abstimmungsbedarf, wie beispielsweise in den Agglomerationen und Städten, wird ein höherer Konkretisierungsgrad nötig. Im Agglomerationsperimeter beinhalten die RGSK zudem die Agglomerationsprogramme Verkehr + Siedlung der 3. Generation – sei es direkt integriert im RGSK, sei es ergänzt um einen spezifischen Bericht zum Agglomerationsprogramm – und haben dabei den Anforderungen des Bundes zu genügen.

Wer ist an der Überarbeitung der RGSK beteiligt?

Das RGSK ist das regionale Instrument der Abstimmung von Verkehr und Siedlung. Daher liegt die Federführung bei der Überarbeitung der RGSK der 2. Generation folgerichtig bei den zuständigen regionalen Gremien. In Regionen mit Regionalkonferenz sind die Regionalkonferenzen zuständig für die Überarbeitung der RGSK. In Regionen ohne Regionalkonferenz liegt die Federführung für die Überarbeitung der RGSK der 2. Generation bei den Planungs- und

Bergregionen und bei den regionalen Verkehrskonferenzen. Die kantonalen Stellen wirken unterstützend mit.

Bei der Überarbeitung der RGSK sind die politischen Behörden der Gemeinden, Planer und Fachleute sowie Ansprechpersonen der involvierten kantonalen Fachämter einbezogen. Der Kanton macht Vorgaben für die RGSK, prüft die verschiedenen RGSK und stimmt sie untereinander sowie auf die kantonalen und nationalen Planungen ab. Die Ergebnisse aller RGSK fasst der Kanton in einen Synthesebericht zusammen, dessen Inhalt Eingang in die kantonalen Planungsinstrumente findet. Die Regionen passen das RGSK aufgrund des kantonalen Syntheseberichts an und lassen es vom zuständigen Organ beschliessen.

Wie sieht der Überarbeitungsprozess aus?

Der Prozess gliedert sich in vier Etappen, bleibt im Grunde genommen aber gleich wie bei der Ersterarbeitung der RGSK. Gestützt auf die kantonalen Vorgaben überarbeiten die Regionen ihr RGSK und führen für die Aktualisierungen eine Mitwirkung durch. Danach prüft der Kanton die aktualisierten RGSK und priorisiert die Massnahmen. Darauf gestützt finalisieren die Regionen ihre RGSK und reichen sie beim Kanton zur Genehmigung als teilregionaler Richtplan, respektive beim Bund zwecks Mitfinanzierung von Verkehrsmassnahmen aus dem Infrastrukturfonds / NAF als Agglomerationsprogramme V+S der 3. Generation ein.

Was sind die Minimalanforderungen an das RGSK der 2. Generation?

Im vorliegenden Handbuch wird festgelegt, welche Inhalte weiterentwickelt werden müssen. Prinzipiell gilt der Grundsatz „auf Bestehendem aufbauen und gezielt weiterentwickeln“. Daher sind im Minimum die behördenverbindlichen Inhalte des RGSK der 1. Generation auf ihre Aktualität hin zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen. Zwingend zu erledigen sind die in den kantonalen Vorgaben für die RGSK der 2. Generation festgelegten Vollzugs- und Prüfungsaufträge für die einzelnen RGSK. Die Massnahmen aus dem RGSK der 1. Generation sind vor Aufnahme in das RGSK der 2. Generation zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen. Zudem sind die Bundesanforderungen zu erfüllen: Daher ist beispielsweise auch der Grundlagenteil in Bezug auf den „Ist-Zustand Verkehr“ und den „Referenzzustand 2030 Verkehr“ zu aktualisieren.

1 Ausgangslage, Zielsetzung und Grundlagen

1.1 Ausgangslage

Die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) der 1. Generation wurden zwischen 2009 und 2012 erarbeitet. Im Juni 2012 wurden die RGSK der 1. Generation beim Bund als Agglomerationsprogramme V+S der 2. Generation eingereicht und Ende 2012 vom Kanton als regionale Teilrichtpläne genehmigt. Damit liegt erstmals eine flächendeckende und verbindliche Planung für die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung im Kanton Bern vor. Die RGSK müssen alle vier Jahre aktualisiert werden.

Für die Überarbeitung der RGSK (= RGSK der 2. Generation) stellt der Kanton gemäss Art. 98a Baugesetz die notwendigen Hilfsmittel und Vorgaben in Form von Arbeitshilfen bereit:

- Die vorliegende Arbeitshilfe **Handbuch RGSK** enthält die methodischen Grundlagen für die Überarbeitung eines RGSK. Es fasst die inhaltlichen Anforderungen an ein RGSK zusammen, liefert das methodische Wissen und behandelt Fragen zur Prozessgestaltung und Projektorganisation für die Überarbeitung des RGSK. Im Handbuch werden zudem formale Anforderungen an das RGSK (Struktur, Gliederung der Massnahmen und Mindestinhalte der Massnahmenblätter, Modellierung der Daten sowie die kartografische Darstellung) aufgezeigt.
- Mit der Arbeitshilfe **kantonale Vorgaben RGSK** setzen die beteiligten kantonalen Fachämter den Rahmen für die inhaltliche Überarbeitung der RGSK. Die kantonalen Vorgaben umfassen insbesondere die Planungsgrundsätze und die bestehenden konkreten Planungen des Kantons zu Verkehrsinfrastruktur und Siedlungsentwicklung und legen die inhaltlichen Mindestanforderungen für die Regionen aus kantonalen Sicht fest. Dazu werden z.H. der Regionen Vollzugs- und Prüfungsaufträge formuliert, die bei der Überarbeitung des RGSK zwingend zu behandeln sind.
- Das **Datenmodell RGSK** inkl. den Richtlinien zur kartografischen Darstellung schafft die verbindlichen Grundlagen für die Ausarbeitung der RGSK-Karten. Die präzise Definition der Inhalte ermöglicht eine einfachere Erfassung der Daten für die Regionen, eine einheitliche Darstellung über das ganze Kantonsgebiet sowie eine Veröffentlichung im kantonalen Geoportal.

1.2 Zielsetzung

Die Zielsetzung der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) ist in Massnahme B_09 des kantonalen Richtplans festgehalten. Demnach wird mit den RGSK folgendes Ziel angestrebt:

Mit den RGSK sollen Gesamtverkehr und Siedlungsentwicklung auf Stufe Region mittel- und langfristig abgestimmt werden. Die RGSK bilden die Grundlage für die Abstimmung dieser Themen auf kantonaler Ebene.

Darüber hinaus beinhalten die RGSK die Agglomerationsprogramme V+S nach Bundesrecht integral oder in einem integrierten Teilbericht und stellen somit die Grundlage dar für die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen durch den Infrastrukturfonds.

In allen sechs Regionalkonferenzperimetern ist, sind die RGSK der 1. Generation, ab April 2014 zu aktualisieren:

- Biel/Bienne-Seeland-Jura Bernois (weiterhin in zwei RGSK, eng koordinieren!)
- Oberaargau
- Emmental
- Bern-Mittelland
- Thun-Oberland West
- Oberland Ost

Das vorliegende Handbuch RGSK hat Gültigkeit für alle sechs SARZ-Regionen, ist also nicht auf die spezifischen Begebenheiten der einzelnen Regionalkonferenzen ausgerichtet.

1.3 Rechtliche Grundlagen

a) Kantonales Baugesetz

Rechtlich verankert ist das Instrument RGSK in Art. 98a Baugesetz:

BauG, Art. 98a [Eingefügt am 17. 6. 2007]

4. Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept

¹ Das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) umfasst die Planung und gegenseitige Abstimmung von Gesamtverkehr und Siedlung.

² Das RGSK beinhaltet das Agglomerationsprogramm gemäss Bundesrecht.

³ Der Regierungsrat legt nach Anhörung der Regionalkonferenzen zeitliche und inhaltliche Vorgaben für die Erarbeitung der RGSK fest. Er stützt sich dabei insbesondere auf die kantonale Richtplanung. Die Vorgaben umfassen namentlich die Grundsätze und Schwerpunkte für die Bevölkerungs-, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, die verkehrsintensiven Vorhaben und die Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr.

⁴ Der Regierungsrat stimmt die von den Regionen eingereichten RGSK mit den kantonalen Planungen und den übrigen RGSK ab. Nach dieser Abstimmung und der allfälligen Überarbeitung beschliesst die Regionalkonferenz die Massnahmen des RGSK als regionalen Teilrichtplan und reicht diesen zur Genehmigung gemäss Artikel 61 wieder ein.

⁵ In Regionen ohne Regionalkonferenz sorgt der Regierungsrat in Zusammenarbeit mit den betroffenen regionalen Verkehrskonferenzen und Planungsregionen für die Erarbeitung des RGSK.

⁶ Der Regierungsrat erlässt das RGSK, wenn es nicht innert Frist erarbeitet wird oder nicht den Vorgaben gemäss Absatz 3 entspricht.

b) Kantonaler Richtplan

Im Massnahmenblatt B_09 „Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte“ im kantonalen Richtplan werden Zielsetzung, Zuständigkeiten und Vorgehen bei der Erarbeitung der RGSK zusammengefasst.

c) Weitere gesetzliche Grundlagen

- Strassengesetz (SG) des Kantons Bern
- Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) des Kantons Bern
- Verordnung über die Leistungen des Kantons an Massnahmen und Entschädigungen im Interesse der Raumplanung (PFV)

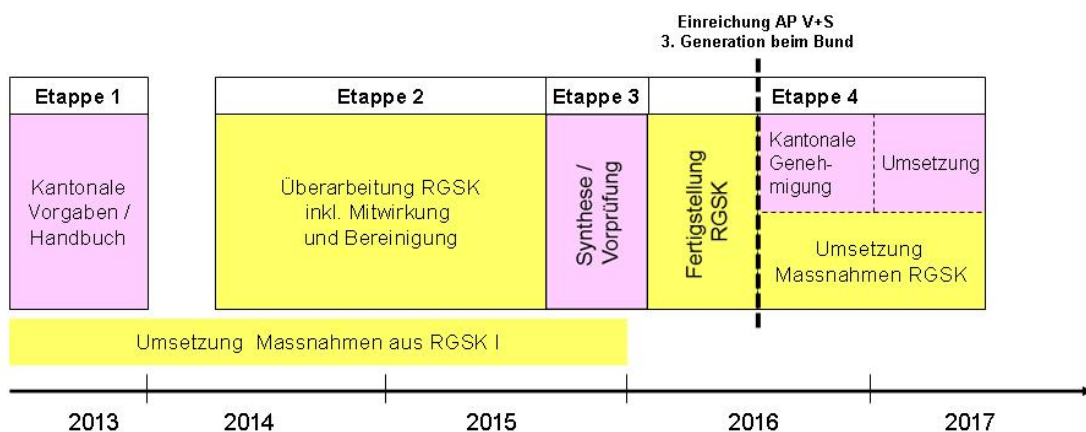
d) Das RGSK als regionaler Teilrichtplan

- Gemäss Art. 98a Abs. 4 BauG ist ein genehmigtes RGSK mindestens ein regionaler Teilrichtplan Verkehr+Siedlung.
- Die RGSK durchlaufen in der Region denselben Prozess wie ein regionaler Richtplan. Die Bevölkerung erhält somit Gelegenheit zur Mitwirkung (Art. 58 BauG).
- Das RGSK kann Teil des regionalen (Gesamt-)Richtplans sein, denn die Regionen sind frei, in ihrem/ihren regionalen Richtplänen auch andere Planungsthemen aufzugreifen.
- Nicht vorgesehen ist die Ausdehnung der Verbindlichkeit auf die kantonalen Stellen nach Art. 68 Abs. 3 / Art. 98 Abs. 3 BauG.

2 Prozess RGSK der 2. Generation

Der RGSK- Prozess hat einen Vierjahres-Rhythmus und lässt sich in vier Etappen unterteilen (vgl. Abbildung 2-1).

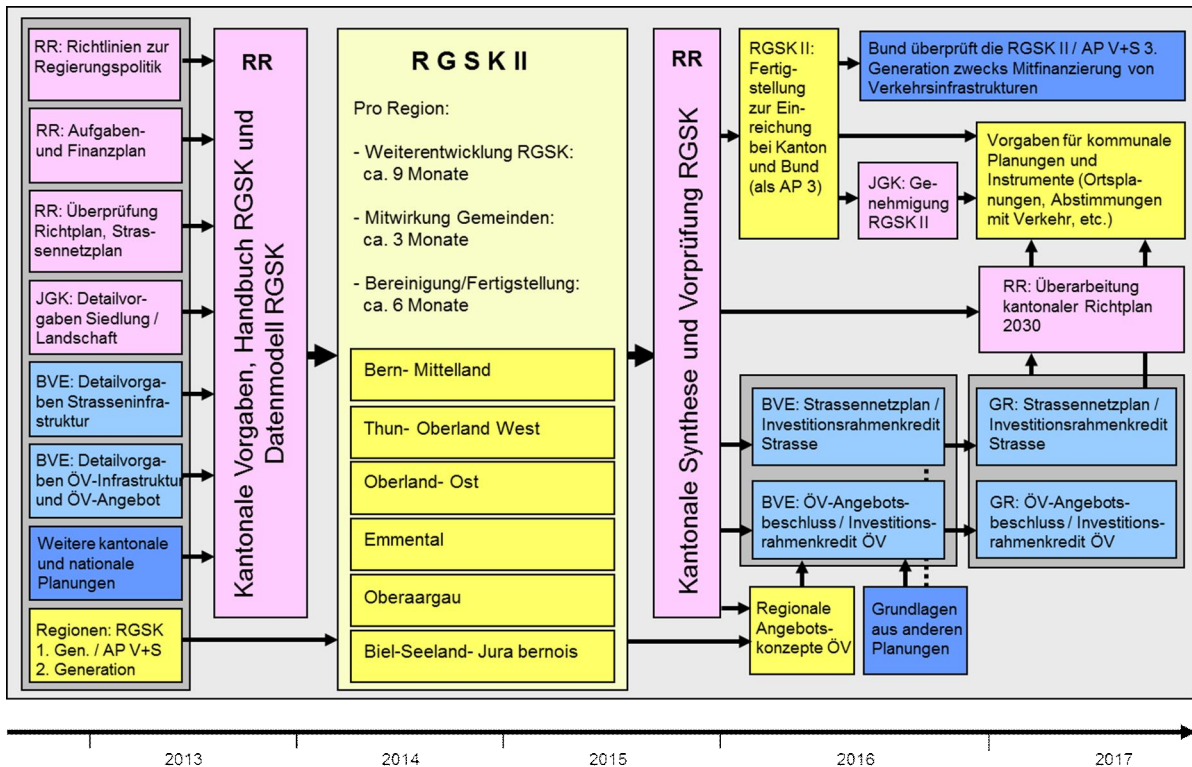
Abbildung 2-1: Der RGSK-Prozess auf der Zeitachse



Der Grobterminplan für die RGSK der 2. Generation sieht folgendermassen aus:

- Bis Ende März 2014: Verabschiedung kantonale Vorgaben und Handbuch zu den RGSK.
- Bis Ende September 2015: Überarbeitung der RGSK inkl. Mitwirkung und Bereinigung.
- Bis Anfang 2016: Vorprüfung der RGSK 2. Generation und Synthese der RGSK mit Priorisierungen durch den Kanton
- Bis Mitte 2016 Überarbeitung und Fertigstellung RGSK 2. Generation zwecks Einreichung beim Kanton zur Genehmigung, respektive beim Bund als Agglomerationsprogramme V+S 3. Generation.
- Ab 2017: Nach erfolgter kantonaler Genehmigung des RGSK 2. Generation als Teilregionaler Richtplan erfolgt die Umsetzung der Massnahmen in den Regionen, respektive die Umsetzung der RGSK im kantonalen Planungs- und Finanzierungsinstrumentarium.

Abbildung 2-2: Der Ablauf des RGSK-Prozess im Detail



- **Etappe 1: Die kantonalen Vorgaben** legen die Rahmenbedingungen des Kantons für die Erarbeitung der RGSK fest. Sie bezwecken, dass nur Massnahmen Eingang in ein RGSK finden, die vom Kanton als grundsätzlich genehmigungsfähig erachtet werden.¹ Sie wurden von den Fachämtern (TBA, AöV, GS BVE, AGR, beco, FIN) erarbeitet und beru-

¹ Schreibt eine Region ein solches Vorhaben dennoch im RGSK fest, so tut sie dies im klaren Bewusstsein, dass dies einem Antrag der Region an den Kanton entspricht, der auch abgelehnt werden kann.

- hen auf Kriterien, Planungsgrundsätzen und konkreten Planungen des Bundes zur Verkehrsinfrastruktur und zur Siedlungsentwicklung.
- **Etappe 2:** Die **RGSK der 2. Generation** werden durch die zuständigen Stellen überarbeitet. Nach der Überarbeitung geht das RGSK in die Mitwirkung und wird in der Folge bereinigt. Wichtig ist, dass die in den RGSK vorgeschlagenen Massnahmen mit Hilfe von standardisierten Massnahmenblättern bewertet und zeitlich priorisiert werden. Prioritär sind Massnahmen dann, wenn ihre Realisierung in der jeweils folgenden Vierjahresperiode angegangen werden soll. Nach Verabschiedung der RGSK und ihrer Massnahmen durch die Regionalkonferenz (oder in Regionen ohne Regionalkonferenz durch die Planungsregionen), werden diese beim Kanton eingereicht. Für die Phasen Erarbeitung, Mitwirkung und Bereinigung stehen insgesamt 18 Monate zur Verfügung (gemäss Abbildung 2-2). Die Verteilung dieser 18 Monate auf die drei Schritte kann flexibel gestaltet werden, die formellen Abläufe müssen aber eingehalten werden. Im Rahmen der **Mitwirkung** sind die Gemeinden, die Verbände und Parteien sowie die betroffene Bevölkerung über die vorgesehenen Anpassungen am RGSK in angemessener Form mit einzubeziehen. Die Einreichung beim Kanton zur kantonalen Vorprüfung erfolgt per Ende September 2015. Es ist vorgesehen, dass der Kanton parallel zur Mitwirkung mit den in den RGSK vorgesehenen Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen einen Modelldurchlauf mit dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell durchführt. Erkenntnisse aus dieser Modellanwendung sind in die Überarbeitung einzubeziehen.
 - **Etappe 3:** Der Kanton beurteilt die RGSK im Rahmen der **Vorprüfung** auf ihre Genehmigungsfähigkeit. Dies indem er prüft, ob die gemachten Vorgaben sowie die rechtlichen und planerischen Bestimmungen eingehalten worden sind. Parallel priorisiert der Kanton die beantragten Massnahmen und Projekte **im kantonalen Synthesebericht RGSK**. Dies unter Berücksichtigung der finanziellen Rahmenbedingungen und des kantonalen Richtplans. Die kantonale Synthese RGSK wird (voraussichtlich im Juni 2016) vom Regierungsrat beschlossen. Für die Etappe 3 sind ca. 4 Monate vorgesehen, womit ein Abschluss der Vorprüfung und ein Entwurf der Synthese auf Ende Januar 2016 erfolgen sollte.
 - **Etappe 4:** Gestützt auf die Vorprüfungsberichte und die kantonale Synthese werden von den Regionen allfällige Anpassungen am RGSK vorgenommen. Die bereinigten RGSK werden von den zuständigen regionalen Gremien beschlossen und per Mitte 2016 beim Kanton zur **Genehmigung** gemäss Art. 98a Abs. 4 BauG, respektive beim Bund als Agglomerationsprogramm V+S der 3. Generation (allenfalls als zusätzlicher eigenständiger Bericht) eingereicht. Nach Genehmigung durch das AGR hat das RGSK der 2. Generation den Charakter eines behördenverbindlichen regionalen Teilrichtplans. Nach erfolgter Genehmigung durch den Kanton erfolgt die **Umsetzung der Massnahme in den Regionen**, respektive in den Gemeinden. Gestützt auf die im kantonalen Synthesebericht erfolgten Prioritätensetzungen wird es auf kantonaler Ebene im Rahmen der **Umsetzung der RGSK** zu Anpassungen **im kantonalen Planungs- und Finanzierungsinstrumentarium** kommen. Diese Aufgabe muss von den für die jeweiligen Instrumente zuständigen Direktionen resp. Fachämtern wahrgenommen werden. Es sind dies:

- JGK/AGR: Anpassungen im kantonalen Richtplan (Strategien und Massnahmen) im Bereich Siedlung und evtl. weiteren Bereichen.
- BVE/TBA: Strassennetzplan, Investitionsrahmenkredit Strasse und Sachplan Veloverkehr, sowie Teil Strassennetzplan und Festlegungen zur Strasseninfrastruktur und zum Langsamverkehr im kantonalen Richtplan.
- BVE/AÖV: ÖV-Angebotsbeschluss, Investitionsrahmenkredit ÖV, Festlegungen zum öffentlichen Verkehr und zur Infrastrukturplanung im ÖV im kantonalen Richtplan.
- Regionen: u.a. Regionale Angebotskonzepte für den ÖV.

3 Bezug zu anderen Planungs- und Finanzierungsinstrumenten

3.1 Auf Bundesebene

a) Zusammenhang zwischen RGSK und Agglomerationsprogramm V+S

Die Konzeption des RGSK baut auf den Agglomerationsprogrammen Verkehr+Siedlung auf. Wie diese enthalten auch die RGSK die mittel- bis langfristige konzeptionelle Planung für Verkehr und Siedlung in der betreffenden Region. Im Gegensatz zu den Agglomerationsprogrammen beschränken sich die RGSK nicht auf den Agglomerationsperimeter sondern beziehen sich jeweils auf den Perimeter einer Regionalkonferenz und dehnen somit das räumliche Blickfeld der Agglomerationsprogramme weiter aus.

Die RGSK beinhalten die Agglomerationsprogramme, was bedeutet, dass sie im Perimeter der Agglomerationen nach BFS die Grundanforderungen des Bunds an ein Agglomerationsprogramm erfüllen müssen.² Nur wenn diese Anforderungen erfüllt sind, können vom Bund finanzielle Beiträge an Agglomerationsprojekte aus dem Infrastrukturfonds erwartet werden. Dazu müssen beispielsweise diejenigen Vorhaben, die ausschliesslich innerhalb des engeren BFS-Agglomerationsperimeters liegen (und die deshalb Bundesbeiträge erhalten können), im RGSK speziell gekennzeichnet werden, um sie beim Bund einreichen zu können. Hierzu ist in den Massnahmenblättern ein entsprechender Hinweis anzubringen (vgl. Kapitel 9). Weiter sollen die Massnahmen innerhalb des Agglomerationsperimeters in einer Tabelle speziell zusammengefasst werden. Ein eigenes Kapitel, das die Massnahmen im Agglomerationsperimeter ausführlich darstellt, ist denkbar, wird aber nicht explizit verlangt.

Es ist grundsätzlich vorgesehen, dass die Agglomerationsprogramme Verkehr+Siedlung in die RGSK integriert werden. Erfahrungen aus der Erarbeitung der RGSK der 1. Generation (AP V+S der 2. Generation) haben gezeigt, dass dies nicht in allen Regionen einfach umsetzbar ist. Eine Integration in einem Bericht bietet sich vor allem dann an, wenn der Agglomerationsperimeter den Grossteil des Perimeters einer Regionalkonferenz abdeckt. Dies ist

² Gemäss ARE (2014): Weisung zur Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation.

insbesondere bei der Regionalkonferenz Bern-Mittelland der Fall. Für Agglomerationen, die nur einen kleinen Teil des Regionalkonferenzperimeters abdecken, wird dagegen vorgeschlagen, erläuternde Berichte und Massnahmenlisten zu erstellen, die nur den Agglomerationsperimeter gemäss BFS umfassen und dem Bund als Agglomerationsprogramme V+S der 3. Generation eingereicht werden können. Darin sind die Bezüge zum RGSK klar darzulegen. Diese Berichte Agglomerationsprogramme V+S ergänzen die RGSK, beinhalten im Vergleich zu den RGSK jedoch keine zusätzlichen behördenverbindlichen Inhalte. Das RGSK bleibt in jedem Fall das behördenverbindliche Planungsinstrument.

Die RGSK der 2. Generation stützen sich (zumindest im Agglomerationsperimeter) auf die Agglomerationsprogramme der 2. Generation ab und entwickeln diese weiter: Dazu ist darzustellen, wie auf der vorangehenden Generation aufgebaut wird. Zudem ist der Umsetzungsstand der Massnahmen aus den vorangegangenen AP V+S in geeigneter Form aufzuzeigen.³

Momentan noch offen ist die zukünftige Finanzierung des Agglomerationsverkehrs auf Bundesebene. Der Bundesrat sieht vor, den Infrastrukturfonds in den Fonds für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr (NAF) zu überführen und damit auch die längerfristige Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs zu garantieren. Die aktuelle Planung auf Bundesebene im Zusammenhang mit NAF und AP V+S geht nach wie vor von einem 4-Jahres-Rhythmus aus und sieht den Sommer 2016 als Termin vor für die Einreichung der Agglomerationsprogramme 3. Generation. Da der entsprechende politische Prozess noch nicht abgeschlossen ist, gilt es unter Umständen flexibel auf allfällige Änderungen zu reagieren. Bereits klar ist, dass aus dem NAF ausschliesslich Massnahmen im Bereich Strassenverkehr, Langsamverkehr und strassengebundener ÖV (z.B. Trams, Umsteigeknoten) mitfinanziert werden sollen. Ausbauten des Schienennetzes werden im Rahmen des FABI-Prozesses geplant und finanziert.

b) Zusammenhang zwischen RGSK und Bundesplanungen im Verkehrsbereich

Das RGSK muss die übergeordneten Bundesplanungen im ÖV und MIV berücksichtigen. Im Bereich ÖV sind dies die Ausbauten gemäss FABI/STEP, welche im ÖV-Langfristkonzept berücksichtigt sind, im Nationalstrassenbereich die Engpassbeseitigung und der Netzabschluss. Die Inhalte der Bundesplanungen sind in den RGSK darzustellen und beschlossene Projekte einzuplanen. Der Planungsprozess bei FABI ist noch nicht abschliessend definiert. Die Kantone werden voraussichtlich die Aufgabe wahrnehmen, auf der Basis von regionalen Planungen dem BAV ihre Angebotsvorstellungen mitzuteilen. Mittels Priorisierung werden die Ausbauschritte und die darin vorgesehenen Infrastrukturausbauten vom BAV festgelegt. Im Rahmen der RGSK können die Regionen gemäss der Vorgaben (s. Kap. 6.2.2) solche Angebotsverbesserungen vorschlagen.

³ Der Bund wird hierzu allenfalls noch spezifische Vorgaben machen. Allenfalls sind die detaillierten Umsetzungsberichte in separater Form zu erstellen.

c) Zusammenhang zwischen RGSK und revidiertem Raumplanungsgesetz

Am 3. März 2013 wurde das revidierte Raumplanungsgesetz vom Volk klar angenommen. Der Bund erarbeitet zurzeit die revidierte Raumplanungsverordnung RPV sowie die technischen Richtlinien, u.a. zur Bemessung der künftigen Bauzonen. Gestützt darauf wird der Kanton Bern die Inhalte im Bereich Siedlung des kantonalen Richtplans (Raumkonzept, Strategie Siedlung und Massnahmen) überarbeiten. In einem zweiten Schritt und im ordentlichen Verfahren überarbeitet der Kanton Bern im Jahr 2014 seinen Richtplan (Richtplan 2030), wo neben dem Bereich Siedlung auch weitere Themen (beispielsweise Verkehr) betroffen sind. Die RGSK der zweiten Generation berücksichtigen die übergeordneten Bestimmungen.

3.2 Auf kantonaler Ebene

Abbildung 3-1: Einordnung der RGSK in das kantonale Planungs- und Finanzierungsinstrumentariums

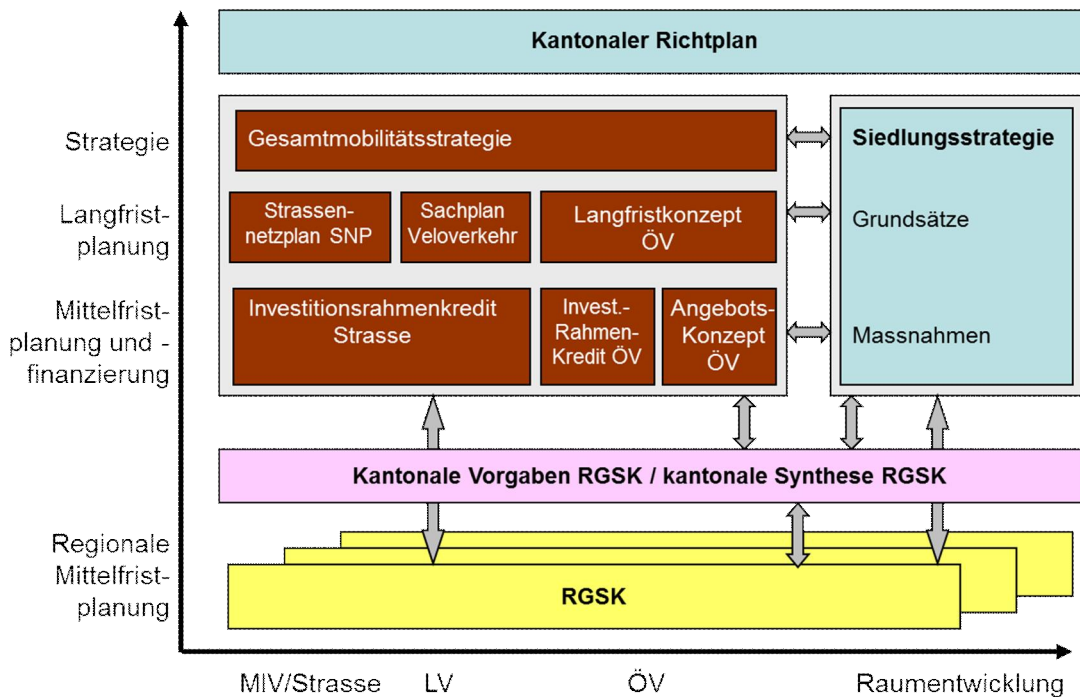


Abbildung 3-1 zeigt den Zusammenhang zwischen RGSK und den übrigen kantonalen Planungs- und Finanzierungsinstrumenten.⁴ Der durch das kantonale Planungsinstrumentarium

⁴ Neben den Kernthemen Siedlung + Verkehr gibt es noch weitere kantonale Planungen, die nur am Rande die RGSK betreffen (Sachplan ADT, Energieplanung, etc.).

für die RGSK gesetzte Rahmen wird im Bericht zu den kantonalen Vorgaben ausführlich diskutiert. Die Grundsätze aus dem kantonalen Richtplan und der Gesamtmobilitätsstrategie bilden natürlich eine wichtige Grundlage für die RGSK.

Das Element "Langfristkonzept ÖV" ist derzeit in Entwicklung und wird als Grundlage zur Erarbeitung der RGSK dienen. Ebenso der Sachplan Veloverkehr. Der erste Strassennetzplan ist seit 1.7.2013 in Kraft und der erste vierjährige Investitionsrahmenkredit Strasse läuft voraussichtlich ab Januar 2014.

a) Strassennetzplan (SNP) und Investitionsrahmenkredit Strasse

Mit der Einführung des neuen Strassengesetzes per 1.1.2009 wurde das Strassenbauprogramm durch den Strassennetzplan und den Investitionsrahmenkredit Strasse abgelöst. Der Strassennetzplan zeigt die Nationalstrassen, legt die Kantonsstrassen fest und teilt sie in drei Kategorien A bis C ein. Er zeigt weiter die wichtigen Gemeindestrassen und legt die Eigentumswechsel von Strassen zwischen Kanton und Gemeinden fest. Weiter enthält er die Park-and-ride- und die Bike-and-ride-Anlagen von regionaler Bedeutung, an die der Kanton Beiträge leistet.

Der Strassennetzplan legt die Veränderungen des Strassennetzes von strategischer Bedeutung mindestens für die nächsten 16 Jahre fest, und beziffert den ungefähren Finanzbedarf. Die Grundzüge dieser Planung sind für den Investitionsrahmenkredit verbindlich. So können Investitionen für Neubau, Ausbau oder Rückbau über zwei Millionen Franken nur bewilligt werden, wenn für den entsprechenden Strassenabschnitt im Strassennetzplan eine Massnahme vorgesehen ist.

Der SNP ist seit Juli 2013 in Kraft. Im September 2013 wurde er dem Grossen Rat zur Kenntnisnahme unterbreitet. Der erste vierjährige Investitionsrahmenkredit Strasse für die Jahre 2014 bis 2017 wurde im September vom Grossen Rat verabschiedet.

b) Sachplan Veloverkehr (SVV)

Der neu erstellte Sachplan Veloverkehr (SVV) ist derzeit in der öffentlichen Mitwirkung. Er legt die Velorouten mit kantonaler Netzfunktion für den Veloalltags- und den Velofreizeitverkehr fest. Diese liegen dabei nicht zwingend auf den Kantonsstrassen, sondern werden dort wo dies sinnvoll ist, auch über kommunale Strassen geführt. Der Sachplan Veloverkehr schafft damit die Grundlage für Beiträge gem. Art. 59 SG für velobedingte Investitionen auf Gemeinde- und Privatstrassen.

Für den Alltagsverkehr weist der Sachplan Veloverkehr zudem physische und qualitative Netzlücken aus. Soweit diese auf kommunalen Strassen liegen, erarbeiten die Regionen im Rahmen der RGSK Massnahmen zu deren Behebung. Der Sachplan weist zudem einzelne Korridore mit fehlenden oder ungenügenden Velorouten aus. Deren Linienführung und die dazu nötigen Massnahmen werden im Rahmen der RGSK durch die Region erarbeitet und festgelegt.

c) Langfristkonzept ÖV

In Ergänzung zur mittelfristigen Angebotsentwicklung (Angebotsbeschluss) und zu den geplanten Investitionen (Investitionsrahmenkredit) stellt das Langfristkonzept ÖV die längerfristige Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern dar. Grundlage des Langfristkonzepts sind die nationalen, interkantonalen und kantonalen Bahnplanungen sowie die Ergebnisse der regionalen Planungen (RGSK und regionale Angebotskonzepte). Das Langfristkonzept ÖV wird parallel zu den RGSK 2. Generation erarbeitet und im Rahmen von Angebotsbeschluss und Investitionsrahmenkredit verabschiedet (genaues Prozedere noch offen). Für die Überarbeitung der RGSK sollen die vorliegenden Ergebnisse des Langfristkonzepts ÖV den Regionen als Input zur Verfügung gestellt werden. Das Langfristkonzept ÖV erfüllt damit die zentrale Funktion eines Referenzszenarios für das Angebot des öffentlichen Verkehrs als Planungsgrundlage für die Regionen.

d) Richtplan 2030

Der kantonale Richtplan wird zurzeit überarbeitet. Dabei wird der Richtplan 2030 auf die aktuellen raumplanerischen Herausforderungen und gesetzgeberischen Rahmenbedingungen angepasst, in dem er die Anforderungen des revidierten Raumplanungsgesetzes erfüllen wird. Im Rahmen Richtplan 2030 werden schwerpunktmässig die Richtplaninhalte Siedlung bearbeitet und angepasst. Im erweiterten Richtplancontrolling 2014 werden die übrigen Teile, insbesondere aber auch die Form und die Prozesse überarbeitet.

Die Richtplaninhalte Siedlung beinhalten das neu zu erstellende Raumkonzept Kanton Bern, die ergänzten Strategien und Massnahmen im Bereich Siedlung sowie die RPG-konforme Bauzonendimensionierung.

Das Raumkonzept Kanton Bern ist von strategischer Bedeutung. Es stellt die Weiterentwicklung der bestehenden beiden Entwicklungsbilder aus dem Richtplan 2002 dar und zeigt die Stossrichtungen auf, in welchen sich der Kanton Bern räumlich entwickeln soll. Die Entwicklungsräume werden mitsamt ihren Entwicklungszielen dargestellt und dienen als Vorgabe für die Festlegungen im Richtplan und den nachfolgenden Planungsinstrumenten. Die Hauptstossrichtungen dabei sind:

- Kanton Bern ist starker Partner in der Schweiz – und in der Hauptstadtregion Bern.
- Bevölkerung und Wirtschaft sollen im schweizerischen Mittel wachsen.
- Die Siedlungsentwicklung erfolgt konzentriert, abgestimmt auf die Verkehrserschliessung.
- Innenentwicklung der Siedlung kommt vor Aussenentwicklung.
- Zersiedelung wird vermieden.

Im Leitfaden Vorgaben RGSK 2. Generation wird in Kapitel 3.1.1 aufgezeigt, welche Strategien und Massnahme der Raumentwicklung des Kantons Bern als Rahmenbedingung für die RGSK der 2. Generation dienen.

3.3 Auf regionaler Ebene

3.3.1 Zum Stellenwert des RGSK innerhalb der regionalen Richtplanung

Die raumplanerischen Kompetenzen sind auf die drei Ebenen Kanton, Region und Gemeinde verteilt, wobei die Siedlungsplanung zu einem wesentlichen Teil Aufgabe der Gemeinden (Art. 55 und 65 BauG) bleibt. Das RGSK gehört zur regionalen Ebene und enthält Festlegungen, die gemeindeüberschreitende Interessen betreffen. Was das alles umfasst, kann nicht allgemein gesagt werden und wird im konkreten Fall von der Planungsregion bzw. Regionalkonferenz aufgrund eines Planungsprozesses mit den Gemeinden zusammen entschieden werden.

Wurden früher regionale Festlegungen in regionalen (Teil-)Richtplänen festgehalten, die sich auf die Perimeter der einzelnen Planungsverbände bezogen, umfassen die RGSK der 1. Generation zwingend die Regionalkonferenzperimeter. Die bestehenden (Teil-)Richtpläne zu Siedlung und Verkehr in den Planungsregionen und Regionalkonferenzen sind im Rahmen der Erarbeitung RGSK 1. Generation teilweise abgelöst worden.

Damit ein einfaches und übersichtliches regionales Planungsinstrumentarium erstellt werden kann, sollen bestehende regionale Richtpläne zumindest in den Themenbereichen Siedlung und Verkehr sukzessive durch das RGSK abgelöst werden. Vom Kanton wurde daher ein entsprechender Vollzugsauftrag definiert (*VA 4: Bereinigung des regionalen Planungsinstrumentariums vornehmen*).

Wie weit diese Ablösung gehen kann und soll, muss im Einzelfall entschieden werden, weil die Verhältnisse nicht in allen Regionen gleich sind. Nicht durch das RGSK abgelöst werden können sicher Richtpläne, deren Detaillierungsgrad höher ist als jener des RGSK (z.B. detaillierte Landschaftsentwicklungskonzepte). Das RGSK soll aber von seinem Zweck her mit der Zeit zu einer Vereinfachung des regionalen Planungsinstrumentariums führen. Pro Regionalkonferenz wird es so mit dem RGSK in Zukunft nur noch ein Planungsinstrument zu Siedlung und Verkehr geben.

Wie das regionale Planungsinstrumentarium aussehen soll, entscheiden wie bisher im Rahmen der Gesetzgebung und der kantonalen Vorgaben die Regionen. Das heisst, dass das RGSK obligatorisch die im kantonalen Richtplan und in den Vorgaben zu den RGSK der 2. Generation vorgesehenen Inhalte aufweisen muss, im übrigen aber die Regionen entscheiden, mit welchen Instrumenten und wo sie die übrigen Planungsthemen abhandeln wollen.

So muss sich der regionale Richtplan nicht nur auf die Themen Siedlung und Verkehr beschränken. Vielmehr kann eine Region einen gesamtregionalen Richtplan erlassen, welcher weitere Themen enthält. Das RGSK wäre in dem Fall Teil dieses gesamtregionalen Richtplans (exemplarisch zeigt dies der Richtplan / RGSK Biel-Seeland 2012 der Region Seeland.Biel/Bienne). Denkbar ist, dass eine Region auf der 1. Generation aufbauend, das RGSK mit weiteren Planungsthemen ergänzt und so zu einem gesamtregionalen Richtplan ausbaut. Dies wird vom Kanton aber nicht vorgeschrieben.

3.3.2 Bezug zum RGSK der 1. Generation

Es bestehen folgende rechtskräftige RGSK der 1. Generation (mit Datum der Genehmigungsverfügung vom Amt für Gemeinden und Raumordnung):

- RGSK Bern-Mittelland (19. Oktober 2012)
- Richtplan / RGSK Biel-Seeland (22. Oktober 2012)
- RGSK Emmental (22. Oktober 2012)
- RGSK Oberaargau (23. Oktober 2012)
- RGSK Thun-Oberland West (26. November 2012)
- RGSK Oberland-Ost (29. November 2012)
- CRTU Jura bernois (10 janvier 2013).

Das RGSK der 2. Generation soll das RGSK der 1. Generation mittels einer gezielten Überarbeitung aktualisieren und weiterentwickeln.

Um die Planbeständigkeit zu wahren und um die Planung möglichst effizient zu gestalten, soll grundsätzlich auf dem Bestehenden aufgebaut werden. Im Bereich Siedlung geht es primär darum, die bestehenden Inhalte planerisch zu konkretisieren (räumliche Interessenabwägung vornehmen) und hinsichtlich des Koordinationsstandes zu vertiefen. Im Verkehrsbereich ist die Planung der 1. Generation zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen sowie mit neuen Inhalten zu ergänzen. Daher orientieren sich auf die kantonalen Vorgaben möglichst an den Inhalten der ersten Generation. Nur in einzelnen wenigen Punkten kommt es in Abstimmung mit den kantonalen Planungsinstrumenten zu einer thematischen Ausbau.

3.3.3 Bezug zu Nachbarregionen

Bestehen funktionale Verflechtungen über die Regionalkonferenzperimeter hinaus, sind diese zwischen den beteiligten RGSK zu koordinieren. Dies betrifft auch Gemeinden, die gemäss BFS einem anderen Agglomerationsperimeter zugeordnet sind, als im RGSK planerisch behandelt werden.⁵

3.3.4 Bezug zu kommunalen Nutzungsplanungen

Abweichungen von wesentlichen Festlegungen des RGSK sind in den Ortsplanungen nur noch ausnahmsweise möglich, wenn nämlich später eine bessere Lösung gefunden wurde und die Planungsziele des RGSK nicht behindert oder gar vereitelt werden. Kontrolliert wird dies im Genehmigungsverfahren zur den kommunalen Nutzungsplanungen.

⁵ Es handelt sich um Zielebach (RGSK Emmental; AP Solothurn), Lengnau (RGSK Biel-Seeland; AP Grenchen), Schüpfen (RGSK Biel-Seeland; Agglomeration Bern) sowie Bösinggen, Wünnewil, Flamatt (Freiburger Gemeinden im Perimeter BFS der Agglomeration Bern).

3.3.5 Verhältnis zwischen RGSK und regionalen ÖV-Angebotskonzepten

Der heutige gut eingespielte mittelfristige Planungsprozess beim öffentlichen Verkehr wird durch den RGSK-Planungsprozess nicht in Frage gestellt. Die RGSK sollen diesen Planungsprozess vielmehr durch eine Mittel- bis Langfristperspektive (bis ca. 20 Jahre) ergänzen und mit besonderem Augenmerk auf die im RGSK angestrebte Siedlungsentwicklung verknüpfen. Es sind die folgenden Fragestellungen zu behandeln:

- *Wo ist mittel- bis langfristig aufgrund der Siedlungsentwicklung eine Steigerung in der Angebotsqualität anzustreben?* ⇒ Unter Einbezug der Entwicklung beim Individualverkehr ist die ÖV-Angebotsentwicklung in Abhängigkeit der Siedlungsentwicklung räumlich differenziert darzustellen (Anpassung und Ausbau von Infrastrukturen, Neuerschliessungen).
- *Welche Infrastrukturen sind beim öffentlichen Verkehr unter Berücksichtigung der langfristig angestrebten Angebotsqualität notwendig?*

Die regionalen Angebotskonzepte (RAK) bauen auf den RGSK auf. Das RGSK ersetzt das regionale Angebotskonzept nicht und weist auch nicht denselben Konkretisierungsgrad wie ein RAK auf. Die folgenden drei Schritte sind zu unterscheiden:

Schritt 1: Das RGSK beschreibt die in Abhängigkeit zur Siedlungsentwicklung angestrebte mittel- bis langfristige Entwicklung des ÖV-Angebots in der Region. Unter Einbezug der Transportunternehmen wird diese langfristige Optik auf die in den nächsten vier bis acht Jahren prioritären ÖV-Investitionsprojekte und Netzentwicklungen heruntergebrochen.

Schritt 2: Die Regionen erstellen auf der Basis der RGSK und der kantonalen Synthese zu den RGSK die regionalen ÖV-Angebotskonzepte. Diese sind bei der Beschreibung des zukünftigen ÖV-Angebots detaillierter als es ein RGSK sein kann und enthalten insbesondere die beantragten ÖV-Angebotsverbesserungen.⁶

Schritt 3: Der Kanton erarbeitet den Angebotsbeschluss, den Investitionsrahmenkredit und das Langfristkonzept ÖV auf der Basis der regionalen Angebotskonzepte, der RGSK und der kantonalen Synthese zu den RGSK.

Fazit: Die regionalen Angebotskonzepte werden auch weiterhin erarbeitet und dienen auch in Zukunft als Grundlage für den Angebotsbeschluss für den öffentlichen Verkehr des Grossen Rates. Die RGSK stellen dabei eine Grundlage für die Erarbeitung dieser Konzepte dar. Die Inhalte der regionalen Angebotskonzepte werden nicht verändert.

⁶ Es ist beispielsweise nicht Aufgabe der RGSK, detaillierte Fahrplankonzepte zu erarbeiten.

4 Organisation

4.1 Projektorganisation

4.1.1 Generell

Die Bestimmung der regionalen Projektorganisation RGSK der 2. Generation ist Sache der zuständigen regionalen Gremien.

4.1.2 In Regionen mit Regionalkonferenz (Oberland-Ost, Bern-Mittelland, Emmental)

In Regionen mit Regionalkonferenz bestimmen die Regionalkonferenzen die Projektorganisation RGSK. Aufgrund der bestehenden Erfahrungen aus der Erarbeitung RGSK der 1. Generation und der Agglomerationsprogramme wird empfohlen, dass neben einer Gesamtprojektleitung einzelne Fachkommissionen resp. ein Projektbüro mit der eigentlichen Sachbearbeitung des RGSK betreut werden.

4.1.3 In Regionen ohne Regionalkonferenz (Thun-Oberland West, Seeland.Biel/Bienne, Jura bernois, Ob- und Nidwalden)

a) Zuständigkeiten

Solange keine Regionalkonferenz besteht, gilt gemäss Art. 98a Abs. 5 BauG folgende Regelung: In Regionen ohne Regionalkonferenz sorgt der Regierungsrat in Zusammenarbeit mit den betroffenen regionalen Verkehrskonferenzen und Planungsregionen für die Erarbeitung des RGSK. Solange eine SARZ-Region keine Regionalkonferenz eingesetzt hat, trägt der Kanton gemäss Baugesetz eine bedeutende Mitverantwortung in der Erarbeitung der RGSK. Die Erfahrung in der Erarbeitung der RGSK der 1. Generation hat aber deutlich gezeigt, dass es nicht zielführend ist, wenn die RGSK unter Federführung des Kantons erarbeitet werden. Es ist nicht sinnvoll, dass der Kanton für alle Schritte des RGSK zuständig ist, also die Verantwortung trägt für die Erstellung, Vorprüfung und Genehmigung des RGSK. Auch in Regionen ohne Regionalkonferenz soll deshalb die Projektleitung bei der Erarbeitung der RGSK der 2. Generation bei den zuständigen regionalen Gremien liegen. Die kantonalen Fachstellen sind aber eng in die Erarbeitung mit einzubeziehen.

b) Grundsätze

Für die Bildung der Projektorganisation in Regionen ohne Regionalkonferenz sollen folgende Grundsätze berücksichtigt werden:

- Der Schwerpunkt und die Federführung bei der Erarbeitung der RGSK liegen bei den Regionen. Die kantonalen Fachstellen sind in der Projektorganisation vertreten und stehen den Regionen durch Beratung und aktive Mitarbeit zur Verfügung.

- Dies soll sich auch in der Projektorganisation widerspiegeln. Der Kanton macht für die Projektorganisation keine Vorgaben. Die Projektorganisation kann sich an der Ersterarbeitung der RGSK orientieren.

4.2 Fach- und Ansprechpartner beim Kanton

Der Kanton benennt für jede RGSK-Region Fach- und Ansprechpartner. Es sind dies:

a) Bereich Siedlung / AGR

Bern-Mittelland:	Arthur Stierli, AGR
Biel/Bienne-Seeland:	Jean-Michel Vetter, AGR
Jura Bernois:	Anne-Aymone Richard / Matthias Fischer, AGR
Emmental:	Thomas Federli, AGR
Oberaargau:	Anita Schnyder, AGR
Oberland Ost:	Frank Weber, AGR
Thun-Oberland West:	Beat Michel, AGR

Weitere Ansprechpartner nach Themenbereichen sind:

- RGSK-Koordination: Matthias Fischer, AGR
- Raumdaten: Daniel Studer, AGR
- GIS (Datenmodell/RGSK-Karte): Johann Flückiger, AGR

b) Bereich Verkehr / BVE

Bern-Mittelland:	Ueli Weber TBA; Daniel Schwarz AöV
Biel/Bienne-Seeland-Jura Bernois:	Kurt Schürch / Claude Friedli TBA; Christian Aebi AöV
Emmental:	Roger Schibler TBA; Daniel Schwarz AöV
Oberaargau:	Roger Schibler TBA; Bruno Meier AöV
Oberland Ost:	Markus Wyss TBA; Bernhard Kirsch AöV
Thun-Oberland West:	Markus Wyss TBA; Bruno Meier AöV

Weitere Ansprechpartner nach Themenbereichen sind:

- Gesamtmobilitätsfragen: Ulrich Seewer / Tobias Ramser, GS BVE
- Fuss- und Veloverkehr: Peter Muheim, TBA
- Kombinierte Mobilität: Peter Muheim, TBA
- Verkehrssicherheit: Peter Muheim, TBA

5 Kosten und Budget

5.1 Grundsätze

- Im RGSK der 2. Generation geht es hauptsächlich um die Aktualisierung und zielgerichtete Weiterentwicklung des RGSK der 1. Generation. Der Kanton geht davon aus, dass in den RGSK der 1. Generation die wesentlichen, grundsätzlichen Inhalte vorhanden sind und entsprechend Synergien genutzt werden können. So sind auch die inhaltlichen Vorgaben RGSK erstellt worden. Für das RGSK der 2. Generation bedeutet das, dass bezüglich des Projektmanagement sowie den zu erarbeitenden Grundlagen und Massnahmen von einem klar kleineren Aufwand als in der 1. Generation ausgegangen werden kann.
- Gestützt auf die Planungs- und Finanzierungsverordnung für raumplanerische Tätigkeiten (PFV) übernimmt der Kanton 75% der Kosten an der Überarbeitung des Instrumentes RGSK. Die Umsetzung von Massnahmen aus dem RGSK wird (gestützt auf das jeweilige kantonale Interesse) zu tieferen Subventionssätzen mitunterstützt. Das AGR hat dazu am 28. März 2012 die Grundsätze festgelegt („*Praxisbildende Grundsätze für die Mitsubventionierung von Massnahmen aus den RGSK*“).
- Für das RGSK der 2. Generation wird ein Gesamtbudget erstellt. Es wird für die Beiträge an die RGSK der 2. Generation an die Regionen für folgende Etappen erstellt: Etappe 2 „Erarbeitung RGSK 2. Generation inklusive Mitwirkung und Bereinigung“ und Etappe 4 „Fertigstellung RGSK / AP nach erfolgter Vorprüfung inkl. Beschlussfassung in den Regionen und Einreichung“. Es umfasst folglich einen Zeitraum von insgesamt 24 Monaten für die regionalen Arbeiten.
- Die Kosten für die Erarbeitung des RGSK der 2. Generation fallen je nach bearbeiteten Themen (z.B. mit oder ohne regionale Veloplanung, Integration RTEK ins RGSK), deren Bearbeitungstiefe und je nach Region unterschiedlich hoch aus. Es ist Aufgabe der einzelnen Projektorganisationen, die zu erwartenden Kosten abzuschätzen und die richtigen Prioritäten zu setzen. Dabei bewegen sie sich zwingend innerhalb des vom Kanton (BVE / JGK) vorgegebenen Budgetrahmens.
- Das kantonale Budget für die RGSK der 2. Generation ist abschliessend und in den Budgetplanungen der betroffenen Ämter AGR, GS BVE, TBA-DLZ und TBA-OIK und AöV eingestellt. Allfällige Nachträge werden nur in Ausnahmefällen und sehr restriktiv, unter zu liefernder stichhaltiger Begründung der dringenden Notwendigkeit, vom Kanton geprüft.
- Ausnahmen können einzelne Vertiefungsstudien (z.B. ZMB, Korridorstudie) darstellen, die in Absprache mit dem Kanton, zusätzlich zur Erarbeitung des RGSK der 2. Generation gegebenenfalls zu erstellen sind.
- Gestützt auf die Budgetvorgaben des Kantons erstellen die Regionen ein Subventionsgesuch RGSK 2. Generation z.H. Kanton. Da im Gegensatz zu den RGSK der 1. Generation die Federführung beim RGSK in jedem Fall bei den Regionen liegt, gibt es keinen Kontokorrentkredit mehr, der vom Kanton verwaltet wird.

- Bei der Vergabe von Drittaufträgen unterstehen die Regionen der Gesetzgebung im Bereich des öffentlichen Beschaffungswesens. Diese Bestimmungen sind einzuhalten, damit der Kanton seine Anteile ausbezahlen kann.

5.2 Gesamtbudget RGSK der 2. Generation

Das Gesamtbudget RGSK der 2. Generation beträgt CHF 1'800'000.--. Gestützt auf die PFV übernimmt der Kanton 75% (oder CHF 1'350'000.--) der Kosten. Dieser Betrag ist im Rahmenkredit AGR – Produktegruppe Raumplanung eingestellt. Der Rahmenkredit dient als Ausgabenbewilligung für die RGSK der 2. Generation für AGR und BVE.

Der Kanton behält eine Reserve von CHF 250'000.-- für Zusatzmodule und weitere Aufträge zurück. Der restliche Betrag von CHF 1'550'000.-- für die RGSK der 2. Generation wird nach einem einheitlichen Verteilschlüssel auf die Regionen aufgeteilt.

5.3 Budget RGSK der 2. Generation pro Region

Das Budget RGSK der 2. Generation pro RK / Region stützt sich auf die Vorgaben VA / PA RGSK, umfasst die Etappen 2 „*Erarbeitung RGSK 2. Generation inklusive Mitwirkung und Bereinigung*“ und Etappe 4 „*Fertigstellung RGSK / AP nach erfolgter Vorprüfung inkl. Beschlussfassung in den Regionen und Einreichung*“ und setzt sich aus folgenden Komponenten zusammen:

1. Grundbetrag für die Überarbeitung RGSK 2. Generation (Projektmanagement, Mitwirkung, Druckkosten etc.).
2. VA/PA im Bereich Siedlung
3. VA/PA im Bereich Verkehr
4. Reserve AP V+S 3. Generation zur Erfüllung der Bundesvorgaben

5.4 Verteilschlüssel und Budget RGSK der 2. Generation pro Region

Die Beiträge werden anhand der Kriterien „*Anzahl Einwohner*“, „*Fläche*“ und „*Anzahl Gemeinden*“ pro Region ermittelt, wobei die Kriterien „*Anzahl Einwohner*“ und „*Anzahl Gemeinden*“ doppelt gewichtet werden. Diese doppelte Gewichtung folgt der Überlegung, dass die Komplexität und Quantität der zu lösenden Aufgaben mit steigender Anzahl Einwohner, bzw. Gemeinden besonders stark zunimmt. Zudem wird der Koordinationsaufwand und der Aufwand für die Mitwirkung deutlich höher eingeschätzt. Dieser Verteilschlüssel wird angewendet beim „Grundbetrag RGSK 2. Generation“, den „VA/PA im Bereich Siedlung“ sowie den „VA/PA im Bereich Verkehr“. Für die „Reserve AP V+S 3. Generation“ wird ein angepasster Verteilschlüssel angewendet, da in der Region Jura bernois kein Agglomerationsprogramm V+S erstellt wird.

Es resultiert der folgende Verteilschlüssel pro Region:

	Seeland/Biel / Bienne	Jura bernois	Oberaargau	Emmental	Bern- Mittelland	Thun- Oberland West	Oberland-Ost	Kanton Bern
Einwohner (BFS 2011)								
Anzahl Personen	164'435	50'900	77'620	94'128	390'906	160'576	46'481	985'046
In %	16.69%	5.17%	7.88%	9.56%	39.68%	16.30%	4.72%	100%
Fläche								
In ha	43'197	54'171	33'093	69'039	94'627	167'078	122'912	584'117
In %	7.40%	9.27%	5.67%	11.82%	16.20%	28.60%	21.04%	100%
Gemeinden (1.1.2013)								
Anzahl	62	49	47	42	95	55	29	379
%	16.36%	12.93%	12.40%	11.08%	25.07%	14.51%	7.65%	100%
Verteilschlüssel								
TOTAL (%) (mit doppelter Gewichtung der Kriterien "Anzahl Personen" und "Anzahl Gemeinden")	14.70%	9.09%	9.25%	10.62%	29.14%	18.05%	9.16%	100.00%
Total (%) ohne Jura bernois für AP V+S	16.18%		10.17%	11.68%	32.07%	19.86%	10.08%	

Der Budgetrahmen pro Region / RGSK sieht folgendermassen aus (in CHF):

	Seeland/Biel / Bienne	Jura bernois	Oberaargau	Emmental	Bern- Mittelland	Thun- Oberland West	Oberland-Ost	Total
Grundbetrag (gewichtet)	36'750	22'733	23'114	26'547	72'850	45'115	22'892	250'000
VA/ PA Siedlung (gewichtet)	73'499	45'466	46'227	53'094	145'700	90'230	45'783	500'000
VA/ PA Verkehr (gewichtet)	73'499	45'466	46'227	53'094	145'700	90'230	45'783	500'000
AP V+S 3. Generation (gewichtet ohne Jura bernois)	48'527	0	30'521	35'055	96'196	59'573	30'228	300'000
Kosten RGSK 2. Generation	232'275	113'665	146'089	167'791	460'446	285'148	144'685	1'550'000
Tatsächliche Anteile in %	14.99%	7.33%	9.43%	10.83%	29.71%	18.40%	9.33%	
Anteil Kanton 75%	174'206	85'249	109'567	125'843	345'335	213'861	108'514	1'162'575
Anteil Region 25%	58'069	28'416	36'522	41'948	115'112	71'287	36'171	387'525
Reserve RGSK 2. Generation								250'000
Gesamtbudget RGSK 2. Generation								1'800'000

Der Budgetrahmen pro Region / RGSK (CHF, gerundet):

- Richtplan / RGSK Biel-Seeland 2. Gen.: CHF 232'000.-- (Anteil Kanton: CHF 174'000.--)
- CRTU Jura bernois 2. Generation: CHF 114'000.-- (Anteil Kanton: CHF 85'000.--)
- RGSK Oberaargau 2. Generation: CHF 146'000.-- (Anteil Kanton: CHF 109'500.--)
- RGSK Emmental 2. Generation: CHF 168'000.-- (Anteil Kanton: CHF 126'000.--)
- RGSK Bern-Mittelland 2. Generation: CHF 460'000.-- (Anteil Kanton: CHF 345'000.--)
- RGSK Thun-Oberland West 2. Gen.: CHF 285'000.-- (Anteil Kanton: CHF 214'000.--)
- RGSK Oberland-Ost 2. Generation: CHF 145'000.-- (Anteil Kanton: CHF 109'000.--)

6 Formelle Anforderungen

6.1 Grundsätzliches

In diesem Kapitel werden die formellen Mindestanforderungen an die RGSK der zweiten Generation erläutert. Diese sind, wie auch die in Kapitel 7 bis 9 bezeichneten inhaltlichen Anforderungen, in Bezug auf Bericht, Massnahmenblätter, Datenmodell und RGSK-Karte zu berücksichtigen.

6.2 Minimalanforderungen an die zweite Generation der RGSK

Nachfolgend werden aus formeller Sicht die allgemeinen minimalen Anforderungen an die RGSK der zweiten Generation erläutert.

- **Auf Bestehendem aufbauen und gezielt weiterentwickeln:** Das Grundgerüst des RGSK der 1. Generation soll bestehen bleiben. Das bedeutet, dass all diejenigen Teile aus dem RGSK 1. Generation, von denen keine Verbindlichkeit abgeleitet werden kann, nicht zwingend neu zu erstellen sind. Davon ausgenommen sind die in Kapitel 7 aufgeführten einzelnen Teilbereiche, welche insbesondere aus Bundessicht oder aufgrund ihrer Auswirkungen auf kantonale Instrumente, zu aktualisieren sind (z.B. Entwickeln von Teilstrategien Siedlung und Verkehr oder Aktualisierung Ist-Zustand und Zustand 2030 im Verkehrsbereich).
- Die **behördenverbindlichen Inhalte des RGSK der 1. Generation** (Zielsetzungen, Strategien, räumliches Entwicklungsleitbild, Massnahmen) sind zumindest auf ihre Aktualität hin zu überprüfen. Zwingend zu erledigen sind die gemäss Vorgaben RGSK festgelegten Vollzugs- und Prüfungsaufträge.
- **Prozess Siedlung und Verkehr:** Im Rahmen RGSK der 1. Generation konnte teilweise aufgrund der knappen Zeit nur sehr schwierig eine gemeinsame Haltung zu Zielsetzung / Strategie / Stärken-Schwächen aufgebaut werden. Die dafür notwendigen Diskussionen und die Konsolidierung beanspruchen Zeit. Dieser Prozess ist in den Regionen weiterzuführen, damit er mittel- bis langfristige Wirkung erzielt.
- Grundsätzlich ist eine **Ungleichbehandlung zwischen Agglomerationen und ländlichem Raum** möglichst zu vermeiden. Die Mindestvorgaben betreffen somit immer den gesamten Regionalkonferenzperimeter. Wenn Inhalte aus Gründen der Agglomerationsprogramm-Konformität im Agglomerationsperimeter detaillierter sein müssen, ist dies selbstverständlich zulässig.
- **Agglomerationsprogramm-Konformität:** Im Agglomerationsperimeter nach BFS muss ein RGSK die Grundanforderungen des Bundes erfüllen und zwar sowohl für den Verkehrs- wie für den Siedlungsteil. Nur wenn diese Voraussetzung erfüllt ist, wird der Bund Projekte aus dem Infrastrukturfonds kofinanzieren. Qualitativ muss deshalb ein RGSK im Agglomerationsperimeter mindestens die Anforderungen der Weisung des Bundes über Agglomerationsprogramme V+S der 3. Generation erfüllen (derzeit in Erarbeitung). Zusätzlich zu berücksichtigen sind die Rückmeldungen des ARE zu den einzelnen Agglome-

rationsprogrammen (Prüfberichte), die wichtige Hinweise zur Überarbeitung der AP V+S enthalten. So sind im Rahmen AP V+S 3. Generation, nebst den formellen Anforderungen aus der Weisung des Bundes, folgende Inhalte zwingend zu erfüllen (nicht abschliessende Aufzählung):

- Durch das gesamte Programm ist konsequent der „rote Faden“ aufzuzeigen. D.h. die Teile Stärken-Schwächen-Analyse, Zukunftsbild resp. räumliches Entwicklungsleitbild und die daraus abgeleiteten Leitsätze, Strategien und Teilstrategien Verkehr und Siedlung sind bis hin zu den Massnahmen inhaltlich miteinander zu verknüpfen. Anders gesagt: Massnahmen müssen sich aus den Teilstrategien Verkehr und Siedlung herleiten lassen ebenso wie sich die Teilstrategien aus den Leitsätzen und übergeordneten Strategien herleiten lassen müssen.
- Das Thema Verkehrssicherheit (u.a. Analyse und Behebung von Unfallschwerpunkten) ist konsequent zu behandeln. Es ist zu gewährleisten, dass ein Bezug zwischen Analyse, Teilstrategie und Massnahmen hergestellt wird. Dies beginnt bei der Integration der zur Verfügung stehenden statistischen Grundlagen über die Unfallhäufigkeiten und die Unfallschwerpunkte in den Ist-Zustand, den daraus abgeleiteten Stärken und Schwächen bis hin zu entsprechenden Massnahmen zur Behebung der Schwachpunkte. Dabei ist ein flächendeckender Ansatz zu verfolgen und die Umsetzungs- und Wirkungskontrolle sicherzustellen. Mit Massnahmen ist die konkrete Beseitigung einzelner Unfallschwerpunkte aufzuzeigen. Das Thema betrifft insbesondere die Städte und Agglomerationen Bern, Biel, Thun.

Für die Einreichung als AP V+S beim Bund kann ein separater Bericht mit Massnahmenblättern erstellt werden. Dieser darf jedoch keine behördenverbindlichen Inhalte enthalten, die über das RGSK hinausgehen. Das RGSK bleibt das behördenverbindliche Instrument.

- Einzelne **Aufträge und Massnahmen**: Im Rahmen des RGSK der 2. Generation können möglicherweise nicht alle Vollzugs- und Prüfungsaufträge abschliessend behandelt werden. In solchen Fällen muss zumindest aufgezeigt werden, wie diejenigen Punkte, die noch nicht abgedeckt werden, in Zukunft angegangen werden sollen. Es braucht also zumindest eine Massnahme, die den zukünftigen Prozess, um diese Lücken zu füllen, detailliert beschreibt.
- Die **Massnahmen** aus dem RGSK der 1. Generation sind vor Aufnahme in das RGSK der zweiten Generation zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen. Grundsätzlich sind nur Massnahmen mit einem ausreichenden Reifegrad und Realisierungschancen aufzunehmen.
- **Umgang mit RGSK-Karte**: Aus Gründen der Planbeständigkeit, aber auch aus finanziellen Überlegungen, sind RGSK Karten der 2. Generation nicht zwingend in Papierform zu produzieren. Im Minimum sind die digitalen Daten gemäss Anforderungen Datenmodell RGSK zu erfassen.

7 Inhaltliche Anforderungen

7.1 Methodisches Vorgehen bei der Überarbeitung RGSK

Die Grundstruktur der RGSK der 1. Generation teilt sich folgendermassen auf: Berichtsteil (vgl. Kapitel 7), RGSK-Karte (vgl. Kapitel 8) und Massnahmenblätter (vgl. Kapitel 9).

In diesem Kapitel wird das methodische Vorgehen bei der Überarbeitung des RGSK-Berichts erläutert. Es werden folgende Teilbereiche unterschieden:

- Grundlagen und Erfolgskontrolle (des vorangehenden RGSK)
- Stärken-Schwächen-Analyse und Handlungsbedarf
- Strategie, Entwicklungsleitbild und Teilstrategien
- Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr
- Auswirkungen, Bewertung und Priorisierung der Massnahmen des RGSK
- Umsetzung und Weiterentwicklung RGSK der 1. Generation

Jedes Kapitel baut auf dem jeweils vorangehenden auf. Von zentraler Bedeutung ist es, dass sich durch das ganze Dokument hindurch ein **Roter Faden** zieht. Es muss erkennbar sein, wie die Strategie auf der Stärken-Schwächen-Analyse und dem Handlungsbedarf aufbaut und wie die Massnahmen aus den Strategien und Teilstrategien hergeleitet wurden.

Die einzelnen Teilbereiche (7.1 bis 7.6) sind folgendermassen strukturiert:

- Im Teilabschnitt „**Grundsatz**“ werden generelle Aussagen zur Überarbeitung gemacht.
- Im Teilabschnitt „**Inhaltliche Anforderungen**“ werden in knapper Form die Mindestinhalte definiert, die das jeweilige RGSK-Kapitel enthalten muss. Selbstverständlich sind die Regionen und Regionalkonferenzen frei, weitere Inhalte aufzunehmen.
- Der Teilabschnitt „**Vorgehen**“ soll Unterstützung bei der konkreten Erarbeitung des Kapitels bieten. Je nach Kapitel nehmen die Hilfestellungen eine unterschiedliche Form an, es können sein:
 - Vorschläge für die Strukturierung
 - mögliche Inhalte (teils in Form von zu beantwortenden Fragen formuliert)
 - relevante Datenquellen (wobei hier ausschliesslich kantonale und nationale Datenquellen erwähnt sind; regional und lokal vorhandene Daten kennen die für die Erarbeitung der RGSK zuständigen Personen selbst am besten).

7.2 Zu den Grundlagen

7.2.1 Grundsätze

Wo der Ist-Zustand mit vertretbarem Aufwand aktualisiert werden kann, gilt das **Bezugsjahr 2012**. Wenn für dieses Jahr keine Daten verfügbar sind, sind die nächst aktuellen Daten zu

verwenden. Nicht in allen Bereichen rechtfertigt eine Aktualisierung der Datengrundlage auf das Bezugsjahr 2012 den Aufwand. Dort wo sich Änderungen im Bezugsjahr und/oder in den Prognosen ergeben, ist der Zustand für das **Referenzszenario 2030** entsprechend zu aktualisieren.

7.2.2 Inhaltliche Mindestanforderungen

Ein RGSK muss den Ist-Zustand bezüglich Verkehr und Siedlung beschreiben und die zukünftige Entwicklung im Verkehrsangebot, im Mobilitätsverhalten und bei der Siedlungsstruktur unter Berücksichtigung schon beschlossener Massnahmen abschätzen. Diese Informationen bilden die Basis für die Stärken-Schwächen-Analyse und die Herleitung der wichtigsten Herausforderungen und des Handlungsbedarfs.

a) Ist-Zustand Siedlung und Verkehr

Bezugsjahr 2012: Wo der Ist-Zustand mit vertretbarem Aufwand aktualisiert werden kann, gilt das Bezugsjahr 2012. Wenn für dieses Jahr keine Daten verfügbar sind, sind die nächst aktuellen Daten zu verwenden. Der Kanton stellt den Regionen in der ersten Hälfte 2014 die Strukturdaten aus dem Gesamtverkehrsmodell (GVM) zur Verfügung.

Mindestanforderungen Siedlung: Im Minimum sind die Bundesanforderungen im Agglomerationsperimeter zu erfüllen in Bezug auf Einwohner, Arbeitsplätze, publikumsintensive Einrichtungen, Baulandreserven und Potenziale der inneren Reserven. Ansonsten besteht aus Sicht des Kantons kein zwingender Handlungsbedarf zur Anpassung des Ist-Zustands im Bereich Siedlung im Vergleich zum RGSK der 1. Generation.

Mindestanforderungen Verkehr: Für den gesamten RGSK-Perimeter ist der Ist-Zustand differenziert nach Verkehrsarten zu beschreiben:

- Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Öffentlicher Verkehr (ÖV)
- Veloverkehr (im Perimeter der Agglomeration zwingend)

Hierzu sind mindestens die folgenden Angaben für die Beschreibung des Ist-Zustands notwendig:

- Angebot im Ist-Zustand (Verkehrsinfrastruktur Strasse / Schiene, ÖV-Angebot): Bei der Strasseninfrastruktur ist auf das im Strassennetzplan definierte regionale Basisstrassennetz (PA Strasse 1) Bezug zu nehmen. Zu diesem Strassennetz gehören neben den National- und Kantonsstrassen auch die wichtigen Gemeindestrassen gemäss Strassennetzplan
- Darstellung des Verkehrsaufkommens im Ist-Zustand auf der Basis des GVM BE:
 - Netzbelastungen und Auslastungen, ausgewählte Querschnittsbelastungen
 - Wenn erwünscht weitere Angaben wie: Modal Split, Fzkm und Pkm, Quell-/Ziel-Matrix

- Bei der Beschreibung des Verkehrsaufkommens sind je nach betrachtetem Gebiet auch Aussagen zu den einzelnen Fahrtzwecken (insbesondere zur Bedeutung des Freizeit- und Tourismusverkehrs) sinnvoll.
- Betreffend Veloalltags- und -freizeitverkehr sind für den Ist-Zustand die festgelegten Velorouten mit kantonaler (gem. Mitwirkungsentwurf Sachplan Veloverkehr) und regionaler Netzfunktion relevant.
- Auszuweisen ist auch der Ist-Zustand weiterer Verkehrsmassnahmen wie Verkehrsmanagement, Verkehrsbeeinflussungssystem, P+R und B+R, Parkplatzbewirtschaftung etc.

b) Zukünftiger Zustand Siedlung und Verkehr (Referenz- / Zielszenario)

Exkurs zum Richtplan 2030

In Kapitel 3.2 wird die Schnittstelle zwischen RGSK und Richtplan 2030 erläutert. Dieser liegt zurzeit noch nicht vor. Im Richtplan 2030 wird aufgezeigt, welche räumliche Entwicklung der Kanton Bern anstrebt. Wenn die Entwicklung in Bezug auf Einwohner und Arbeitsplätze im schweizerischen Mittel erfolgen soll, dann hätte dies folgende Konsequenzen:

- Für die Zeitspanne zwischen 2012 bis 2030 ist im kantonalen Durchschnitt von einem Bevölkerungswachstum von 9.39% auszugehen. (Das BFS-Szenario Mittel rechnet für den Kanton Bern mit 3.62%).
- Auch bei den Arbeitsplatzprognosen und bezüglich publikumsintensiver Einrichtungen ist entsprechend von einem höheren Wachstum auszugehen.
- Wie die räumliche Verteilung dieses Wachstum erfolgen soll und welche Auswirkungen sie auf die künftige Bauzonendimensionierung und die Lenkung der Siedlungsentwicklung nach Innen hat, wird im Richtplan 2030 verbindlich festgelegt. Dieses Wachstum soll aller Voraussicht nach insbesondere in den urbanen Kerngebieten und Zentren sowie in den Agglomerationen und in gut erschlossenen Gebieten auf den Entwicklungsachsen erfolgen.

Der Kanton wird prüfen, entsprechende Datengrundlagen (angepasste regionalisierte Bevölkerungsprojektionen und Arbeitsplatzprognosen sowie Potenziale von Nutzungsreserven für die Siedlungsentwicklung nach Innen) zur Verfügung zu stellen. Aus dem GVM Kanton Bern liegt eine Prognose der Strukturdaten gemäss Trend-Szenario vor.

Bezugsjahr 2030: Das RGSK enthält ein Referenzszenario und gegebenenfalls ein Zielszenario für den Zeitpunkt 2030. Für diesen Zeitpunkt ist abzuschätzen, wie sich Siedlung und Verkehr entwickeln. Falls ein Zielszenario im RGSK der 2. Generation erstellt wird, dann hat sich dieses zwingend auf die höheren Wachstumsprognosen gemäss Richtplan 2030 zu stützen.

Mindestanforderungen Siedlung: In den RGSK der 1. Generation wurde ein Referenzszenario 2030 erstellt. Dieses stützte sich auf das BFS-Szenario „Mittel“ für die Bevölkerungs-

entwicklung bis 2030 ab. Dabei galt das Szenario Mittel als Durchschnittswert über eine gesamte RGSK-Region: Wie sich das Bevölkerungswachstum innerhalb einer RGSK-Region verteilt (Wachstumspole, Gebiete mit tieferem Wachstum) wurde im Rahmen der RGSK-Ersterarbeitung aufgezeigt. Soll das ermittelte Referenzszenario 2030 aus dem RGSK 1. Generation aufrecht erhalten bleiben, gibt es bis auf die Erfüllung der Bundesanforderungen keinen Handlungsbedarf für das RGSK der 2. Generation aus Sicht des Kantons.

Soll dem RGSK der 2. Generation ein Zielszenario unterlegt werden, welches vom mittleren Referenzszenario abweicht, dann hat sich dieses zwingend auf die höheren Wachstumsprognosen gemäss Richtplan 2030 zu stützen. Zudem ist die Vereinbarkeit mit den übergeordneten Strategien, Zielen und Massnahmen des kantonalen Richtplans 2030 zu gewährleisten.

Mindestanforderungen Verkehr: Das Referenzangebot im Verkehr entspricht dem Ist-Zustand plus den schon beschlossenen zusätzlichen Massnahmen im MIV, ÖV und beim Fuss- und Veloverkehr. Massnahmen, welche im Grundsatz beschlossen, aber noch nicht finanziert sind, bspw. Teile der 2. Teilergänzung der S-Bahn Bern, werden ebenfalls in das Referenzangebot aufgenommen, wenn sie als „sicher“ betrachtet werden. Das Referenzangebot wird vom Kanton als Grundlage zur Verfügung gestellt: Den MIV und ÖV betreffend ist das Referenzangebot im GVM BE enthalten. Für das ÖV-Angebot stellt der Kanton mit dem Langfristkonzept ÖV präzisierende Angaben zum Referenzszenario zur Verfügung.

Von den neu beschlossenen oder umgesetzten Massnahmen ist die Auswirkung auf die Stärken-Schwächen-Analyse abzuschätzen.

7.3 Zu Stärken-Schwächen-Analyse und Handlungsbedarf

7.3.1 Grundsätze

Haben sich Änderungen in der Stärken-Schwächen-Analyse ergeben, dann ist eine Aktualisierung der Inhalte angezeigt. Bereiche, in denen die Stärken oder Schwächen grösstenteils unverändert sind, bedürfen keiner Überarbeitung.

Die Vorgaben des Bundes zu Stärken-Schwächen-Analyse und Handlungsbedarf im Rahmen der Agglomerationsprogramme sind zu erfüllen und die betreffenden Inhalte entsprechend zu aktualisieren.

7.3.2 Inhaltliche Mindestanforderungen

Mindestanforderungen im Bereich Siedlung: Gemäss Bundesvorgaben.

Mindestanforderung im Bereich Verkehr: Die Aufbereitung von Ist-Zustand und zukünftigem Zustand dient als Input für die Stärken-Schwächen-Analyse. Sie ist dort anzupassen, wo

in der letzten Periode Veränderungen stattgefunden haben. Ein besonderes Augenmerk ist auf die **Schwachstellenanalyse** zu lenken. Diese ist fundiert durchzuführen. Bezüglich der Kantonsstrassen wurde die Schwachstellenanalyse durch die TBA-OIK abschliessend gemacht. In der Stärken-Schwächen-Analyse zwingend zu berücksichtigen ist das Thema Verkehrssicherheit. Besonderes Gewicht ist dabei den Unfallschwerpunkten und Gefahrenstellen beizumessen. Das Strassenverkehrsgesetz (SVG) verpflichtet Bund, Kantone und Gemeinden seit dem 1. Juli 2013, ihr Strassennetz auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen zu analysieren und eine Planung zu deren Behebung zu erarbeiten (Art. 6a, Abs. 3 SG). Das Bundesamt für Strassen hat dazu Infrastruktursicherheitselemente (ISSI) erarbeitet und stellt Vollzugshilfen zur Verfügung. Ebenso hat der VSS entsprechende Normen erlassen.⁷

7.4 Zu (Teil-)Strategien und Entwicklungsleitbild

7.4.1 Grundsätze

Behördenverbindliche Inhalte sind grundsätzlich zu aktualisieren. Das gilt für die Strategien, Zielsetzungen und die Teilstrategien, die zu überprüfen und an veränderte Gegebenheiten anzupassen sind. Nicht zwingend aktualisiert werden muss das längerfristig ausgerichtete Entwicklungsleitbild, solange es den qualitativen Ansprüchen genügt und bei der Region kein Bedarf nach einer Anpassung besteht.

Im Vergleich zum RGSK der 1. Generation sind den Bundesvorgaben entsprechend für die Bereiche Siedlung und Verkehr zwingend Teilstrategien zu formulieren (für Siedlungsentwicklung, LV, ÖV und MIV).

7.4.2 Inhaltliche Mindestanforderungen

- Als Grundlage hat jedes RGSK ein **räumliches Entwicklungsleitbild resp. Zukunftsbild** formuliert. Dieses zeigt, wie sich die Siedlungsstruktur und die Verkehrssituation der Region im Jahre 2030 präsentieren sollen. Das Leitbild enthält konzeptionelle Vorstellungen zur Siedlungsentwicklung und berücksichtigt den Zusammenhang zwischen Siedlungsentwicklung und Mobilität und zeigt auf:
 - Wo soll welche Siedlungsentwicklung stattfinden?
 - Wo soll welche Angebotsqualität im Verkehr (ÖV, MIV, LV) erreicht werden?
- Aus dem Entwicklungsleitbild wurden **Zielsetzungen resp. Leitsätze** abgeleitet. Zusammen bilden sie die Basis für die Formulierung einer Strategie zur angestrebten Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Die Strategie soll wie schon in den RGSK der 1. Generation aus einer verkehrsträgerübergreifenden Optik und unter Berücksichtigung des Zusammenhangs von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung hergeleitet werden. Die Aufgabe besteht darin, die sich aus der Analyse ergebenden Mobilitätsprobleme zu lösen (und nicht

⁷ Siehe: <http://www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/03967/index.html?lang=de>

einfach neue Verkehrsinfrastrukturen zu bauen), was ein Abwägen unter verschiedenen möglichen Lösungsansätzen voraussetzt, bevor das effektivste Massnahmenpaket festgelegt wird. Die Zielsetzungen beziehen sich im Minimum auf den Zeithorizont bis zur Überarbeitung des RGSK, also auf vier Jahre. Die Ziele der vorangehenden Generation sind daher zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

- Die auf den Zielsetzungen aufbauende Strategie ist in eine **Teilstrategie Verkehr** (Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr, Motorisierter Individualverkehr) und eine **Teilstrategie Siedlung** (Siedlungsentwicklung) aufzuschlüsseln, die das Ableiten konkreter Massnahmen erlauben. Die Strategien sind aufeinander abgestimmt und ergänzen sich. In der Teilstrategie Verkehr ist zudem aufzuzeigen, wie das Thema der Verkehrssicherheit angegangen wird.
- Dem für das RGSK insgesamt zentralen Strategiekapitel kommt auch die wichtige Rolle zu, die Verbindung zwischen dem Zukunftsbild, den Teilstrategien, dem daraus abgeleiteten Handlungsbedarf und den Massnahmen sicherzustellen. Es ist in der Bearbeitung der Zielsetzungen und der Teilstrategien daher besonders darauf zu achten, den „**Roten Faden**“ gut sichtbar darzustellen. Die vorgeschlagenen Massnahmen müssen somit aus der Analyse, dem Zukunftsbild und den Strategien nachvollziehbar abgeleitet werden.

7.5 Zu den Massnahmen Siedlung und Verkehr

7.5.1 Grundsätze

Ausgangspunkt für die Herleitung der Massnahmen in den RGSK sind einerseits die in den vorangegangenen Arbeitsschritten erkannten Schwachstellen bei der Siedlungsentwicklung und dem Verkehrsangebot sowie das RGSK-spezifische Entwicklungsleitbild resp. Zukunftsbild und die daraus abgeleiteten Zielsetzungen. Andererseits sind die kantonalen Vorgaben zu berücksichtigen. Die kantonalen Vorgaben stellen gleichsam die „Leitplanken“ für die Planung der Regionen dar. Innerhalb dieser Leitplanken ist es Sache der RGSK ein abgestimmtes Set von Massnahmen für Siedlung und Verkehr festzulegen. Die Regionen ihrerseits sollen dabei darauf achten, dass den Gemeinden ausreichende Entscheidungsspielräume verbleiben.

Wichtig ist, dass zu jeder Massnahme kurz erläutert wird, welches die Gründe für die entsprechenden Festlegungen durch die regionalen Behörden waren, welche Alternativen sie geprüft und welche Interessen sie dabei berücksichtigt haben und wie eine allfällige Abwägung unter gegenläufigen Interessen ausgefallen ist. Nur so sind die Entscheidungen transparent und für die davon Betroffenen nachvollziehbar. Gestützt auf die Bewertung jeder Massnahme ist ferner die Festlegung einer Priorität in sachlicher und zeitlicher Hinsicht vorzunehmen.

Obwohl die Berner Regionen unterschiedliche Stärken und Schwächen aufweisen und auf ihre spezifischen Bedürfnisse ausgerichtete Entwicklungsleitbilder definiert haben, lassen sich aufgrund der kantonalen Vorgaben strategische Stossrichtungen festlegen, die bei der

Herleitung der Massnahmen zu berücksichtigen sind. Diese strategischen Stossrichtungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:⁸

- **Alle Möglichkeiten koordiniert einsetzen:** Einseitige Strategien führen nicht zum Ziel. Besser ist eine Kombination von verkehrslenkenden Massnahmen und gezielten Ausbauten des Verkehrssystems in Abstimmung mit den Zielen der Siedlungsentwicklung.
- **Verkehr vermeiden dank Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehrsangebot:** Mit der Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung soll das Wachstum des motorisierten Individualverkehrs gedämpft werden. Dies erfordert die Konzentration der Siedlungsentwicklung an Standorten mit einer guten ÖV- und LV-Erschliessung. Die Entwicklung von Wohn- und Arbeitsgebieten soll deshalb prioritär an zentralen Lagen und gut erschlossenen Gebieten gefördert werden sowie an Standorten, wo eine kostengünstige Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr gewährleistet werden kann.
- **Wachstum nach innen fördern, um Kosten zu sparen:** Je stärker die Siedlung in schlecht erschlossenen Lagen wächst, desto grösser ist der Bedarf an zusätzlicher Strasseninfrastruktur und an neuen Angeboten im öffentlichen Verkehr und desto höher sind die Kosten für Bund, Kanton und Gemeinden.
- **Verkehr verlagern:** In den Agglomerationen sollen der ÖV, der Fuss- und Veloverkehr und die kombinierte Mobilität an Attraktivität gewinnen und so das Umsteigen gefördert werden.
- **Verkehr verträglich gestalten:** Koexistenz der verschiedenen Verkehrsmittel statt Dominanz eines Einzelnen – dieser Grundsatz des sogenannten „Berner Modells“ soll konsequent umgesetzt werden. Dazu gehören Verkehrsdosierung und -lenkung aber auch die Sicherstellung eines flüssigen Verkehrsablaufs und die Verkehrsberuhigung.

7.5.2 Inhaltliche Mindestanforderungen

a) Generell

In Kapitel 9 wird erläutert, wie der Massnahmenteil zu strukturieren ist und wie die Massnahmenblätter zu nummerieren sind. Zudem werden Vorgaben gemacht zu Titel und Mindestinhalten der Massnahmenblätter.

b) Im Bereich Siedlung

Die Massnahmen zur Siedlungsentwicklung werden von den erkannten Stärken und Schwächen und den Zielen gemäss Entwicklungsleitbild hergeleitet. Ebenso zu berücksichtigen sind die Vorgaben von Kanton und Bund. In Bezug auf die Siedlungsentwicklung bedeutet dies auf einen Nenner gebracht, dass die Massnahmen in den RGSK zu einer **konzentrierten Siedlungsentwicklung** beitragen sollen. Eine konzentrierte Siedlungsentwicklung

⁸ In den kantonalen Vorgaben RGSK werden im allgemeinen Teil (Kapitel 1) die aus dem kantonalen Richtplan und der Gesamtmobilitätsstrategie abgeleiteten strategischen Stossrichtungen ausführlich dargelegt.

- trägt zu einem haushälterischen Umgang mit dem knappen Boden bei,
- ist von zentraler Bedeutung, um Verkehr zu vermeiden und auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr zu verlagern und damit die Voraussetzung für ein auch längerfristig funktionierendes Verkehrssystem zu schaffen,
- schont Natur und Landschaft.

Den grössten Beitrag zu einer konzentrierten Siedlungsentwicklung leisten **kompakte Siedlungen mit hoher Aufenthaltsqualität** – und zwar sowohl in städtischen Gebieten als auch im ländlichen Raum. Im RGSK soll deshalb aufgezeigt werden, wie diese Ziele auf Stufe Gemeinde verfolgt werden können.

Vor diesem Hintergrund sind in den kantonalen Vorgaben RGSK entsprechende Aufträge im Bereich Siedlung formuliert worden, die mit entsprechenden Massnahmen zwingend umgesetzt werden müssen.

c) Im Bereich Verkehr

Bei der Herleitung der Massnahmen im Verkehr wird eine verkehrsträgerübergreifende Sicht erwartet. Die erkannten Schwachstellen – betreffen sie die Strasseninfrastruktur, das ÖV-Angebot oder die Netzplanung und Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr – sollen mit einem möglichst wirkungsvollen und kostengünstigen Massnahmenmix behoben werden. Dabei sind folgende Leitsätze zu berücksichtigen:

- **Nachfragebeeinflussung und Verkehrsmanagement vor Neubauten:** Bevor neu gebaut wird, sollen Massnahmen zur Verkehrsvermeidung und -verlagerung und zur besseren betrieblichen Abwicklung geprüft werden. Möglichkeiten zum Erhalt und zur Optimierung der Nutzung der bestehenden Infrastruktur müssen ausgeschöpft werden.
- **Engpässe und Netzlücken beseitigen:** Massnahmen sollen dort ergriffen werden, wo der Handlungsbedarf und die Handlungsmöglichkeiten am grössten sind.
- **Robuste Massnahmen vorziehen:** Massnahmen, die unabhängig von der tatsächlichen Entwicklung einen Beitrag zur heutigen und zukünftigen Bewältigung des Verkehrsaufkommens leisten, werden bevorzugt gegenüber Massnahmen, die ein isoliertes Spezialproblem lösen oder nur für eine bestimmte Entwicklungsprognose sinnvoll sind.
- **Nutzen und Kosten vergleichen:** Massnahmen sollen dort ergriffen werden, wo der eingesetzte Franken am meisten Wirkung zeigt.
- **Projektreife und -akzeptanz berücksichtigen:** Projekte, die noch nicht umsetzungsreif sind oder nicht die notwendige Akzeptanz aufweisen, sollen keine Mittel blockieren. Andererseits sollen planerische Abklärungen rasch angepackt werden, weil die Verfahren lange dauern oder weil nur mit zusätzlichen Abklärungen überhaupt die Zweckmässigkeit der Massnahme beurteilt werden kann.

Unter Berücksichtigung der in den kantonalen Vorgaben RGSK vorgegebenen Aufträge ist ein verkehrsträgerübergreifender Massnahmenmix herzuleiten.

Im Bereich ÖV sind in erster Linie jene Massnahmen im RGSK aufzuführen, die Auswirkungen auf das Verkehrssystem in den Agglomerationen haben (d.h. insbesondere Kapazitätserhöhungen oder Reisezeitverbesserungen) und durch Mittel aus dem Infrastrukturfonds mitfinanziert werden sollen. Im Vordergrund stehen Infrastrukturen mit klar feststellbarem lokalem Nutzen, nicht aber Infrastrukturen mit vorwiegend nationalem Nutzen (d.h. Kapazitätsausbau oder Beschleunigungen bei nationalen Linien). Massnahmen, welche nur im Verbund mit weiteren Massnahmen ihre Wirkung entfalten (z. B. Perronverlängerungen) sind gesamthaft aufzuführen und zu priorisieren und nicht als Einzelmassnahmen. Solche Massnahmen können mehrere Regionen betreffen.

Im Agglomerationsperimeter ist der Umgang mit Massnahmenpaketen gut zu durchdenken. Denn die Umsetzung der Agglomerationsprogramme der ersten Generation zeigt diverse Schwierigkeiten in der Realisierung von Projekten aus Massnahmenpaketen. Zu vermeiden ist beispielsweise, Massnahmen mit deutlich unterschiedlichem Projektstand im gleichen Paket unterzubringen. Da für den Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung alle Projekte definiert sein müssen, werden baureife Projekte unter Umständen lange verzögert aufgrund weniger reifer Projekte im gleichen Paket.

7.6 Zu Auswirkungen, Bewertung und Priorisierung

7.6.1 Grundsätze

Die inhaltlichen Anforderungen an die Beurteilung der Auswirkungen und an die Bewertung der Massnahmen orientieren sich am durch den Kanton erstellten Synthesebericht RGSK vom 23. Juni 2013 mit den dabei vorgenommenen Prioritätensetzungen.

7.6.2 Inhaltliche Mindestanforderung

Die RGSK müssen die erwarteten Auswirkungen der Massnahmen aufzeigen und im Rahmen der Bewertung die Dringlichkeit, die Kosten und die Vor- und Nachteile der Massnahmen diskutieren. Nur so wird es möglich sein, auf kantonaler Ebene eine transparente und nachvollziehbare Synthese über alle RGSK und eine Prioritätensetzung bei den Massnahmen vorzunehmen.

In den **Massnahmenblättern** ist zu zeigen, was die vorgeschlagenen Massnahmen im Vergleich zum Referenzfall bewirken und wie diese Wirkungen zu bewerten sind. Im Agglomerationsbereich müssen diese Beurteilungen den Anforderungen des Bundes an ein Agglomerationsprogramm genügen. Ausserhalb der Agglomerationen sind die Anforderungen situationgerecht anzupassen, wobei auch dem Aspekt Schulweg Beachtung zu schenken ist. Folgende Wirkungskriterien werden vom Bund unterschieden:

- **Auswirkungen auf den Verkehr:** Dazu gehören die Auswirkungen auf die Reisezeiten und die Qualität im ÖV, die Stausituationen im Strassenverkehr, die Erreichbarkeit, die Intermodalität und die Qualität im Fuss- und Veloverkehr. Von Interesse sind auch die Auswirkungen auf den Modal Split und die Neuverkehrsthematik bei Infrastrukturausbauten.

- **Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung:** Es soll abgeschätzt werden, welchen Beitrag die Massnahmen leisten zur räumlichen Konzentration von Aktivitäten an Siedlungsschwerpunkten, zur Aufwertung von Städtebau und Lebensqualität und zur Verminderung der Trennwirkungen von Verkehrsinfrastrukturen in Siedlungsgebieten.
- **Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:** Es ist abzuschätzen, welche Auswirkungen die Massnahmen auf die Unfallhäufigkeit, die Anzahl Tote und Verletzte sowie auf durch Unfälle verursachte Sachschäden haben.
- **Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch:** Auch die Auswirkungen auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch sind soweit möglich zu ermitteln bzw. abzuschätzen. Dazu gehören vorab die Lärmbelastung (Schiene und Strasse), die Luftbelastung (PM₁₀, NO_x), die CO₂-Emissionen, der Flächenverbrauch und die Zerschneidung von Landschaftsräumen.
- **Investitions- und Betriebskosten:** Schliesslich sind die Massnahmen auch unter dem Aspekt ihrer Kosten zu beurteilen. Dazu gehören nicht nur Aussagen zu den Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten, sondern ebenso zum Finanzierungsschlüssel (Bund/Kanton/Gemeinden) und generell zur Wirtschaftlichkeit der Massnahmen.

Aufgrund der ermittelten Wirkungen sind die vorgeschlagenen **Massnahmen inhaltlich zu beurteilen und zeitlich zu priorisieren**. Damit enthält ein RGSK nicht nur die auf einen Zeithorizont von 15 Jahren ausgerichtete konzeptionelle Planung für Verkehr und Siedlung, sondern auch die für die nächsten vier resp. 8 Jahre prioritären Massnahmen. Die Vierjahresperiode bezieht sich für die 2. Generation der RGSK auf den Zeitraum 2019 – 2022 (sogenannte A-Liste) resp. den Zeitraum 2023 – 2026 (sogenannte B-Liste).

Bezogen auf die priorisierten Massnahmen für den Zeitraum 2019 – 2022 ist der zu erwartende **Finanzierungsbedarf** bei Kanton und Gemeinden auszuweisen und in einen zeitlichen Verlauf zu stellen. Bereits jetzt zeichnet sich deutlich ab, dass aufgrund der schwierigen Finanzlage des Kantons der Umfang der finanzierbaren Massnahmen begrenzt ist. Dieser Umstand ist in der Planung der Massnahmen zu berücksichtigen. Damit der Aufwand für die Priorisierung in Grenzen gehalten werden kann, sind nur die wirksamsten Massnahmen in das RGSK aufzunehmen. Grundsätzlich ist der Weiterentwicklung und Konkretisierung von Massnahmen aus der ersten Generation RGSK ein höheres Gewicht beizumessen als der Entwicklung neuer Massnahmen.

Zumindest für Massnahmen, für welche im Rahmen des Agglomerationsprogramms Beiträge des Bundes erwartet werden, müssen die Anforderungen des Bundes an die Beschreibung und den Konkretisierungsgrad solcher Massnahmen erfüllt werden. Diesbezüglich wird auf die entsprechende Weisung vom (*Datum noch unbekannt*) verwiesen. So müssen Massnahmen der A-Liste beispielsweise Anforderungen bezüglich des Reifegrads und der Beurteilung ihrer Wirkungen erfüllen. Die Definition des Reifegrades befindet sich in Kapitel 9.3.2. Auch für grössere Massnahmen ausserhalb des Agglomerationsperimeters empfiehlt der Kanton die Einhaltung dieser Vorgaben des Bundes.

Die vom Kanton angewandte Bewertungsmethodik entspricht mit geringfügigen Anpassungen der bereits im Synthesebericht 2012 angewandten Methodik. Die Methodik wird erst

nach Vorliegen der definitiven Weisung des UVEK angepasst. Es wird empfohlen, dass sich die Regionen in ihrer Bewertung an der vom Kanton vorgeschlagenen Methodik orientieren.

7.6.3 Vorgehen

Die Ermittlung der Auswirkungen der Massnahmen ist eine anspruchsvolle Aufgabe und gleichzeitig Grundlage für die Bewertung und Priorisierung der Massnahmen. Grundsätzlich ist es wünschenswert, mit Hilfe des kantonalen Gesamtverkehrsmodells die Auswirkungen der verkehrlichen Massnahmen unter Berücksichtigung der erwarteten Siedlungsentwicklung zu quantifizieren. Für grössere verkehrliche Massnahmen innerhalb des Agglomerationsperimeters, für die auch Bundesbeiträge im Rahmen des Agglomerationsprogramms erwartet werden, wird eine solche verkehrsmodellbasierte Quantifizierung der verkehrlichen Wirkungen erwartet. Denkbar ist es auch, verkehrliche Massnahmen, die einander ergänzen, in Paketen zusammenzufassen und für das Paket insgesamt die verkehrlichen Wirkungen abzuschätzen.

Es wird deshalb empfohlen, die Bewertung der Massnahmen auf Basis derjenigen Kriterien vorzunehmen, wie sie der Kanton für die Prioritätensetzung im kantonalen RGSK-Synthesebericht verwendet.

Hierzu bietet sich folgendes Vorgehen an:

- Schritt 1: Ein Team bestehend aus den Bearbeitern und Mitarbeiterinnen des RGSK ermittelt die Auswirkungen der Massnahmen. Eine Quantifizierung der erwarteten Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung und das Verkehrsaufkommen dürfte in vielen Fällen nicht möglich sein.⁹ Denkbar ist beispielsweise zwischen grossen, mittleren und kleinen Auswirkungen zu unterscheiden und die erwarteten Auswirkungen auch verbal zu beschreiben.
- Schritt 2: Dasselbe Bearbeitungsteam bewertet die Auswirkungen der Massnahmen und leitet daraus die prioritären Massnahmen ab, die in der Vierjahresperiode 2019 – 2022 umgesetzt werden sollen.
- Schritt 3: Im Rahmen von Workshops kann die Massnahmenbewertung und -priorisierung mit ausgewählten Akteuren (z.B. den Mitgliedern der Gesamtprojektleitung RGSK resp. der Projektkommission RGSK) weiter konsolidiert werden.
- Schritt 4: Die so konsolidierte Massnahmenbewertung und -priorisierung ist im Rahmen der Mitwirkung des RGSK-Entwurfs zur Diskussion zu stellen
- Schritt 5: Aufgrund der Rückmeldungen aus dem Mitwirkungsverfahren ist die Massnahmenbewertung und -priorisierung bei begründetem Bedarf anzupassen.

⁹ Sofern ein RGSK grosse Verkehrsinfrastrukturmassnahmen im Agglomerationsperimeter enthält und diese zeitlich prioritär realisiert werden sollen, ist eine Quantifizierung der verkehrlichen Wirkungen aber meistens Voraussetzung, um Bundesbeiträge im Rahmen der Agglomerationsprogramme zu erhalten.

7.7 Zur Umsetzung und Weiterentwicklung RGSK 1. Generation

7.7.1 Grundsätze

Im Rahmen der Überarbeitung RGSK der 2. Generation ist in geeigneter Form der Stand der Umsetzung der Massnahmen aus dem RGSK der 1. Generation / AP V+S 2. Generation aufzuzeigen und zu dokumentieren. Dazu sind in den RGSK der 1. Generation Massnahmen zum Controlling festgelegt und geeignete Controllinginstrumente eingeführt worden.

Der Bund verlangt im Rahmen des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation eine Umsetzungsberichterstattung zu den AP V+S der 2. Generation. Wurde die Wirkungen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation nicht wie vorgesehen erreicht (z.B. weil Massnahmen nicht umgesetzt werden konnten), droht ein Malus von 5 – 10% auf dem Beitragsatz des Bundes an das jeweilige Agglomerationsprogramm der 3. Generation.

7.7.2 Inhaltliche Mindestanforderungen

Die Ergebnisse des Controllings der Massnahmen, welches im RGSK der 1. Generation festgelegt wurde, sind in geeigneter Form aufzuzeigen.

Zum besserem Verständnis des RGSK und zur Wahrung des roten Fadens empfiehlt der Kanton, in einem eigenen Kapitel im RGSK der 2. Generation, respektive im Zusatzbericht zum Agglomerationsprogramm 3. Generation, den Umsetzungsstand der Massnahmen aus dem RGSK 1. Generation / AP V+S 2. Generation zu dokumentieren.

8 RGSK Datenmodell und RGSK-Karte

8.1 Grundsätzliches

Jedes RGSK enthält eine RGSK-Karte. Diese ist behördenverbindlich und wurde im Rahmen der Ersterarbeitung der RGSK nach den Vorgaben und Richtlinien des Kantons erstellt.

Die verbindlichen RGSK-Inhalte sollen auf der GIS-Plattform des Kantons (Geoportal) aufgeschaltet und öffentlich als Internetkartendienst zugänglich gemacht werden. Dies entspricht der Erfüllung eines Gesetzesauftrages und einem expliziten Wunsch des Netzwerkes Berner Regionen.

Dies bedingt die Definition einer einheitlichen und verbindlichen Datenstruktur (minimales Geodatenmodell), um eine einheitliche Erfassung und Nachführung über alle RGSK zu ermöglichen. Folgende Rahmenbedingungen sind dabei von Bedeutung:

- Die modelltechnischen Mindestinhalte und die Darstellung der RGSK-Themen sind bekannt und definiert.
- Die regionsspezifische Flexibilität und Erweiterbarkeit des Datenmodells ist gewährleistet.
- Die bestehenden Inhalte aus den RGSK der 1. Generation müssen in das Datenmodell migriert werden können.
- Der Kanton stellt den Regionen die erforderlichen Grundlagedaten und Hinweisebenen in geeigneter Form zur Verfügung.

In Absprache mit den Regionen wurde die Variante „Dezentrale Erfassung in der kantonalen Geodateninfrastruktur“ festgelegt: Die RGSK-Daten werden dabei dezentral bei den Regionen, respektive den Planungsbüros über einen Fernzugriff direkt in der Geodatenbank des Kantons Bern erfasst. Der Zugriff auf die kantonale Infrastruktur wird dabei über das Internet mit einem Webbrowser gewährt. Voraussetzung ist die Installation eines Citrix Clients (Software) auf dem eigenen Rechner, wie auch ArcGIS-Kenntnisse (ArcEditor). Die für die Datenerfassung benötigten Grundlagedaten sind aktuell und werden über eine GIS-Anwendung direkt zur Verfügung gestellt. Die regionsspezifische Flexibilität und die Erweiterbarkeit des Modells sind gewährleistet (d.h. Datenaustausch und eigene Datenablage sind möglich).

8.2 RGSK-Datenmodell

Gestützt auf die Vorgaben RGSK 2. Generation wurde ein RGSK-Datenmodell erarbeitet. Es wird zuzzeit getestet und wird im 2. Quartal 2014 zur Verfügung stehen. Im Anwenderhandbuch RGSK-Datenmodell (separates Dokument) sind die wesentlichen Inhalte und die zwingend einzuhaltenden Rahmenbedingungen aufgeführt. Die RGSK-Daten sind zwingend im vorgesehenen Modell zu erfassen und nachzuführen.

8.3 RGSK-Karte

Auf die vielschichtigen Ansprüche des RGSK wurde beim RGSK der 1. Generation mit einem flexiblen Kartenkonzept reagiert. Dieses umfasste das standardisierte Planprodukt „RGSK-Karte“ sowie eine Palette von „Arbeitskarten zu benutzerdefinierbaren Themen“ (beispielsweise zum Thema Langsamverkehr). Die RGSK-Übersichtskarte hatte ein definiertes Minimum an Inhalten grafisch einheitlich zu präsentieren. Zu den Inhalten wurden dazu im Darstellungskonzept RGSK 2009 Geometriemodelle, die Erfassungsgrundlage und die Symbolik festgelegt.

Die Erfassungsgrundlage stellt die Landeskarte LK25 dar. Die „RGSK-Übersichtskarte“ kann im Massstab 1:25'000 abgebildet werden, wenn dies die hohe Informationsdichte (beispielsweise im Agglomerationsgebiet) erfordert. Ansonsten ist die Abbildung der RGSK-Übersichtskarte im Massstab 1:50'000 anzustreben.

Die RGSK-Karten der 1. Generation sind behördenverbindlich. Um die Planbeständigkeit zu wahren und die finanziellen Ressourcen von Kanton und Regionen zu schonen, wird darauf verzichtet, zwingend die Produktion einer neuen RGSK-Karte in den Regionen vorzuschreiben.

Im Anwenderhandbuch RGSK- Datenmodell (siehe auch Kapitel 8.2) wird festgelegt, wie die verbindlichen Pflichtinhalte des RGSK (gemäss Vollzugs- und Prüfaufträge) in der RGSK-Karte darzustellen sind. Die Anwendung dieses Darstellungskonzeptes in den Planwerken der Regionen erleichtert die Synthesearbeiten der kantonalen Behörden und erlaubt die Vergleichbarkeit zwischen den einzelnen RGSK.

Im Minimum sind die für die kantonale Vorprüfung und die kantonale Genehmigung erforderliche Anzahl RGSK-Karten als Printdokumente beim Amt für Gemeinden und Raumordnung einzureichen. Dabei ist denkbar, nur die Ausschnitte mit Kartenänderungen darzustellen und beim Kanton einzureichen.

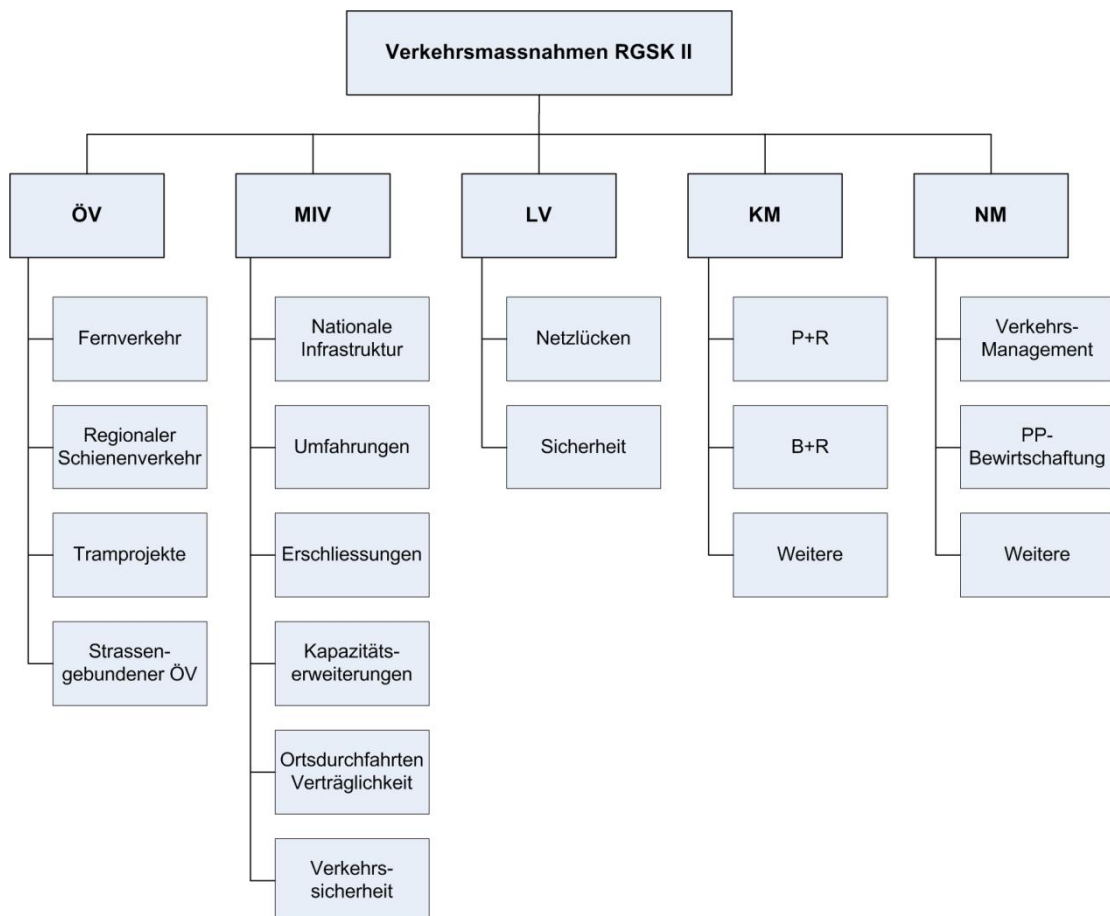
9 Massnahmenblätter

Nachfolgend werden die Vorgaben hinsichtlich Strukturierung der Massnahmen sowie zur Nummerierung und Namensgebung und zu den Mindestinhalten der Massnahmenblätter gemacht. Für Form und Struktur sowie standardisierte Darstellung der Inhalte der Massnahmenblätter werden unter Umständen nach Bekanntgabe der Weisung UVEK noch verbindliche Vorgaben gemacht, so dass die Massnahmenblätter aller RGSK einheitlich wären (z.B. Prioritäten etc.).

9.1 Strukturierung des Massnahmenteils

Um den Vergleich der RGSK der verschiedenen Regionen und den Prozess der kantonalen Synthese zu vereinfachen, sollen die Massnahmenteile aller RGSK gleich strukturiert werden. Die Verkehrsmassnahmen sind gemäss dem kantonalen RGSK Synthesebericht 2012 und wie in Abbildung 9-1 dargestellt zu gliedern:

Abbildung 9-1: Gliederung der Verkehrsmassnahmen



9.2 Massnahmennummerierung und Massnahmentitel

Nebst der Struktur des Massnahmentils sollen auch Massnahmennummerierung und Massnahmentitel vereinheitlicht werden.

Die **Nummerierung** basiert auf der oben aufgeführten Strukturierung der Massnahmen nach Verkehrsträger und Massnahmentyp und sieht wie in Tabelle 9-1 dargestellt aus:

Tabelle 9-1: Nummerierungssystem der Massnahmen

	Massnahmentyp	Abkürzung	Nr. Massn. oder Paket	Teilmassnahme des Pakets	Beispiel
S	Siedlung	S			
L	Landschaft	L			
ÖV	Fernverkehr	ÖV-FV	1	a	ÖV-FV-1-a
ÖV	Regionaler Schienenverkehr	ÖV-Reg			
ÖV	Tramprojekte	ÖV-Tram			
ÖV	Strassengebundener ÖV	ÖV-Str			
MIV	Nationale Infrastrukturen	MIV-N	1		MIV-N-1
MIV	Umfahrungen	MIV-U			
MIV	Erschliessungen	MIV-E			
MIV	Kapazitätserweiterungen	MIV-K			
MIV	Ortsdurchfahrten/Verträglichkeit	MIV-O			
MIV	Verkehrssicherheit	MIV-S			
LV	Netzlücken	LV-N			
LV	Sicherheit	LV-S			
KM	P+R	KM-P			
KM	B+R	KM-B			
KM	Weitere	KM-W			
NM	Verkehrsmanagement	NM-VM			
NM	PP-Bewirtschaftung	NM-PP			
NM	Weitere	NM-W			
C	Controlling	C			

Für Massnahmentypen, die obenstehend nicht aufgeführt sind, können die Regionen eigene Nummerierungen hinzufügen.

Die **Namensgebung** der Massnahmen erfolgt nach dem folgenden Prinzip, wobei der Massnahmenname möglichst aussagekräftig sein soll und für sich alleine stehend verständlich ist:

⇒ „**Gemeindename, Massnahmenname**“

Zum Verständnis zwei gelungene (zufällig ausgewählte) Beispiele für Massnahmennamen der RGSK 1. Generation:

- Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz
- Biglen, Sanierung Sägestutz

9.3 Mindestinhalte der Massnahmenblätter

Die Massnahmenblätter verfügen mindestens über die unten aufgeführten Inhalte.

Massnahmennummer	Nummerierung gemäss Struktur in Tabelle 9-1 Nummer des ARE aus Generation zuvor angeben.
Priorität	Priorität A, B oder C der Massnahme gemäss Region
Massnahmenbeschreibung	Zielsetzung und Beschreibung der Massnahme
Zuständigkeiten	Federführung und beteiligte Stellen
Zeitplan	Meilensteine Zeitpunkt Einreichung des Vorprojekts beim Bund. Abgeschätzter Baubeginn Abgeschätzte Inbetriebnahme
Kosten	Die Kosten sollten soweit möglich mit einer Genauigkeit von mindestens +/- 30% angegeben werden. Der Bund empfiehlt, im Moment der Einreichung des Agglomerationsprogramms, den Stand eines Vorprojekts erreicht zu haben (Kostengenauigkeit auf +/- 20%).
Koordinationsstand	Koordinationsstand der Massnahme (VO, ZE, FS) gemäss Definition in Tabelle 9-2 und Tabelle 9-3
Reifegrad	Reifegrad der Massnahme (1 oder 2) gemäss Definition Bund (siehe Tabelle 9-4).
Kartographische Darstellung	Darstellung der Massnahme auf einer Karte mit Massstab 1:50'000 im Minimum, oder präziser falls für das Verständnis notwendig.
Zweckmässigkeit	Qualitativ-argumentative Begründung der Zweckmässigkeit der Massnahme, insbesondere ihr Zusammenhang mit dem Zukunftsbild und den entsprechenden Teilstrategien.
Nutzen	Qualitativ-argumentative Begründung des Nutzens der Massnahme hinsichtlich der vier Wirksamkeitskriterien. Es ist keine Bepunktung der Kriterien abzuliefern.

Machbarkeit	Für umfangreiche Massnahmen ist der Nachweis der Machbarkeit kurz darzulegen (inkl. Hinweis auf entsprechende Dokumente).
Grundlagedokumente	Aufzählung der Grundlagedokumente mit weiterführenden Angaben zur Massnahme, resp. zum Massnahmenpaket. Hinweis auf Grundlagedokumente, in denen die Massnahme resp. das Massnahmenpaket hergeleitet wurde. Grundsatz: Keine Massnahmen ohne Analyse / Grundlagebericht. Auch ältere Berichte aufführen, wenn Massnahme daraus stammt (bspw. Langsamverkehr).
Quantitative Angaben	Angaben zum durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV oder DWV) für Massnahmen wie: <ul style="list-style-type: none"> - Umfahrungs-/Kernentlastungsstrassen (Netzbelastung auf bestehendem Netz) - Umbauten/Aufwertungen von Knoten oder Strecken - Verkehrssystemmanagement - Spezifische Sicherheitsmassnahmen

9.3.1 Koordinationsstand von Massnahmen

Bei allen Massnahmen ist der Koordinationstand gemäss Art. 5 RPV anzugeben. Die Definition des Koordinationsstands ist in Tabelle 9-2 angegeben.

Tabelle 9-2: Definition der Koordinationsstände VO, ZE, FS nach Art. 5 RPV

Koordinationsstände gemäss Art. 5 Raumplanungsverordnung	
Vororientierung VO	Dies ist die schwächste Verbindlichkeitsstufe. Sie lässt die Aufnahme einzelner Ideen oder Ziele zu. Die konkreten Folgen des Vorhabens sind weder abschätzbar noch lassen sie sich aufzeigen. Um den Koordinationsprozess einzuleiten sind Anstrengungen nötig. Es besteht lediglich eine Informationspflicht unter den Beteiligten und Partnern.
Zwischenergebnis ZE	Diese Kategorie zeigt an, dass der Koordinationsprozess angelaufen ist und bereits Ergebnisse vorliegen. Ein Zwischenergebnis liegt dann vor, wenn sich die Beteiligten über das Vorgehen und die Ziele einig sind und das Erreichte transparent offengelegt werden kann. Zu jedem Zwischenergebnis gehört die Auflistung der noch fehlenden konkreten Tätigkeiten zur Überführung in eine Festsetzung.
Festsetzung FS	Hier konnte die Koordination erfolgreich zum Abschluss gebracht werden. Die Beteiligten sind sich bezüglich des weiteren Vorgehens einig. Die getroffenen Abmachungen sind für alle Beteiligten verbindlich. Vorbehalten bleiben lediglich die Finanzbeschlüsse der zuständigen Organe.
Ausgangslage AL	Die Massnahme wurde realisiert und liegt vor.

Bezüglich des Stands von Verkehrsprojekten wird gemäss SNP Kanton Bern 2013 unterschieden zwischen Studien, Vorprojekt und Bauprojekt. Die Definition und der Bezug zu den raumplanerischen Koordinationsständen ist in Tabelle 9-2 angegeben.

Tabelle 9-3: Stand Verkehrsprojekte

Stand Verkehrsprojekte	
Studien (S)	Der Handlungsbedarf ist ausgewiesen, teilweise sind die Projekte ausgelöst und die Lösungsfindung bereits im Gang oder abgeschlossen. Gegebenenfalls ist die Vorprojektierung in Angriff genommen worden. Die Projektierung ist noch wenig konkret. Die Kosten sind daher noch nicht berechnet und können nur in grob abgeschätzten Grössenordnungen angegeben werden. → Dieser Stand entspricht einem Zwischenergebnis im Sinne der Raumplanung
Vorprojekt (VP)	Das Vorprojekt ist erstellt und die Kosten liegen mit einer Genauigkeit von +/- 20% vor. Die Massnahme ist in einem Finanzplan enthalten. → Dieser Stand entspricht einer Festsetzung im Sinne der Raumplanung
Bauprojekt (BP)	Das Bauprojekt und der Kostenvoranschlag liegen vor. Der Strassenplan ist genehmigt, die Massnahme ist Bestandteil eines Rahmen- oder Objektkredits, die Kostengenauigkeit liegt bei +/- 10%. → Dieser Stand entspricht einer Ausgangslage im Sinne der Raumplanung

9.3.2 Reifegrad

Es ist für jede Massnahme der **Reifegrad** anzugeben. Die Definition des Reifegrades macht der Bund in seiner Weisung (siehe Tabelle 9-4). Diese Definition betrifft relativ komplexe und grosse Massnahmen. Für kleinere Massnahmen gelten weniger strenge Kriterien.

Tabelle 9-4: Definition des Reifegrades gemäss Weisung Bund

Reifegrad	Abgrenzung
1	<ol style="list-style-type: none"> 1. Die Massnahme folgt aus der Problemanalyse und entspricht dem Zukunftsbild und den Teilstrategien des Agglomerationsprogramms. 2. Finanzielle Auswirkungen der Lösungsstrategien sind aufgrund von Erfahrungswerten grob abgeschätzt. 3. Die Wirkungen sind grob beurteilt.
2	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reifegrad 1 ist erfüllt. 2. Fundierte Vorstudien inkl. Zweckmässigkeitsbeurteilungen und grober Machbarkeitsnachweis sind vorhanden. 3. Variantenvergleiche und Projektoptimierungen sind durchgeführt, unter Berücksichtigung eines breiten und, wo angezeigt, intermodalen Variantenfächers. 4. Flankierende Massnahmen weisen eine ähnliche Planungsreife auf und sind integrierter Bestandteil der Massnahme bzw. des Massnahmenpakets.

	5. Voraussichtliche Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten sind ermittelt. 6. Umweltabklärungen und Wirtschaftlichkeitsberechnungen liegen vor.
--	---

9.3.3 Massnahmenpakete (Vorgaben Bund)

Entsprechend der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation kann die Bildung von Massnahmenpaketen in den folgenden Fällen sinnvoll sein:

- Gleich geartete Massnahmen, die Gegenstand einer systematischen Analyse bilden und deren Kosten für sich allein genommen relativ gering sind (z.B. Massnahmen im Langsamverkehr, Strassenraumaufwertungen von geringem Umfang, Massnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit).
- Flankierende Massnahmen einer wichtigen Massnahme müssen mit dieser in einem Massnahmenpaket zusammengefasst werden.
- Eine enge funktionale Beziehung erfordert die gleichzeitige Durchführung mehrerer Massnahmen, um ein bestimmtes Ziel zu erreichen.
- Wenn Siedlungsmassnahmen nötig sind, um die negativen Auswirkungen einer Massnahme zu vermeiden oder zu verringern, werden diese mit der Verkehrsmassnahme zusammengefasst.

Geographische Nähe allein rechtfertigt hingegen keine Paketbildung. Ebenso ist keine Paketbildung angezeigt, wenn die Massnahmen nicht innerhalb des gleichen Zeitraums realisiert werden können.