



Vortrag

Datum RR-Sitzung: 1. September 2021
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Geschäftsnummer: 2021.BVD.756
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Synthese der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte 2021 und Freigabe der Agglomerationsprogramme der 4. Generation

Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
2.	Rechtsgrundlagen	2
3.	Beschreibung des Geschäfts	3
3.1	Ausgangslage	3
3.2	Grundzüge der Vorlage	3
3.3	Kantonale Synthese AP4 und RGSK 2021	4
3.3.1	Auftrag und Erarbeitungsprozess	4
3.3.2	Aufnahme der Massnahmen aus RGSK 2021 / AP4 in die kantonalen Planungs- und Finanzierungsinstrumente	5
3.4	Beschlüsse und Aufträge an die Direktionen	8
4.	Verhältnis zu den Richtlinien der Regierungspolitik und anderen wichtigen Planungen	9
5.	Auswirkungen auf Finanzen, Organisation, Personal, IT und Raum	9
6.	Auswirkungen auf die Gemeinden	10
7.	Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft	10
8.	Antrag	10

1. Zusammenfassung

Die Regionalkonferenzen und Planungsregionen haben die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte 2021 (RGSK 2021) aktualisiert und dem Amt für Gemeinden und Raumordnung im Sommer 2021 zur kantonalen Genehmigung eingereicht. Integriert in die RGSK 2021 wurde in den fünf Berner Agglomerationen Bern, Biel/Lyss, Burgdorf, Langenthal und Thun ein Agglomerationsprogramm der 4. Generation (AP4) erarbeitet. Die Agglomeration Interlaken verzichtet auf die Eingabe eines AP4. Unter Federführung des Kantons Solothurn ist zudem das überkantonale AP Grenchen-Lengnau erarbeitet worden. Mit Mitteln aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) kann der Bund Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen entrichten. Dazu muss im Agglomerationsprogramm die Wirksamkeit der geplanten Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen anhand vorgegebener Kriterien nachgewiesen werden. Bei den RGSK handelt es sich um die zentralen Instrumente zur Abstimmung von Verkehr und Siedlung im Kanton Bern. Mit den AP partizipiert der Kanton Bern zudem sehr erfolgreich am Programm Agglomerationsverkehr des Bundes und generiert substantielle Beiträge an die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen von Kanton und Gemeinden.

Mit dem vorliegenden Regierungsratsbeschluss werden einerseits die fünf Berner AP4 sowie das überkantonale AP4 Grenchen, die Umsetzungstabelle der Agglomeration Interlaken und die kantonale Synthese vom Regierungsrat zuhanden des Bundes freigegeben. Andererseits nimmt der Kanton die gemäss Art. 98 Absatz 4 BauG geforderte Abstimmung der RGSK mit den kantonalen Planungen vor und zeigt auf, welche bzw. wie die Massnahmen aus den RGSK in das kantonale Planungsinstrumentarium (kantonaler Richtplan, Angebotsbeschluss öffentlicher Verkehr, Strassennetzplan, Sachplan Veloverkehr) einfließen. Es handelt sich im Bereich der Siedlung namentlich um prioritäre Entwicklungsgebiete Wohnen und Anträge zu Zentren der 4. Stufe. Im Bereich Verkehr handelt es sich insbesondere um kantonal bedeutsame Massnahmen in den Bereichen öffentlicher Verkehr und Strasse. Die Kosten für die in den AP enthaltenen Kantonsmassnahmen und die Kantonsbeiträge an kommunale Massnahmen sowie die substantiellen Bundesbeiträge sind mit der Finanzplanung der BVD abgestimmt.

2. Rechtsgrundlagen

- Bundesgesetz vom 30. September 2016 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG; SR 725.13)
- Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG; SR 725.116.2)
- Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV; SR 725.116.21)
- Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr vom 20. Dezember 2019 (PAVV; SR 725.116.214)
- Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) des ARE vom 13. Februar 2020
- Gesetz vom 16. September 1993 über den öffentlichen Verkehr (ÖVG; BSG 762.4), Art. 1 und 2
- Baugesetz vom 9. Juni 1985 (BauG; BSG 721.0), Art. 53 ff., 97 ff. (insbesondere 98a), 101 und 138
- Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11), Art. 3, 14, 24, 62 und 64
- Richtlinie des Kantons Bern zur Umsetzung von Gemeindemassnahmen im Rahmen der Agglomerationsprogramme (Art. 62 SG) vom 1. April 2021

3. Beschreibung des Geschäfts

3.1 Ausgangslage

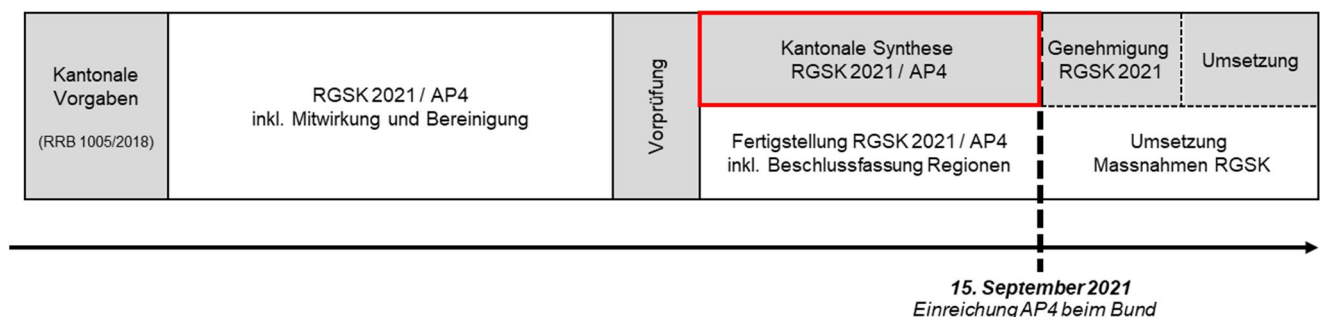
Die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung beruht im Kanton Bern auf der Verknüpfung zwischen der kantonalen Richtplanung, der strategischen Verkehrsplanung und der mittelfristigen Finanzplanung. Zentral für das Gelingen der Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung ist die enge Koordination zwischen den kommunalen, regionalen und kantonalen Planungen. Dabei kommt den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) eine zentrale Scharnierfunktion zwischen den kommunalen und den kantonalen Planungen zu.

Mit den RGSK werden die Verkehrsinfrastrukturen und die Siedlungsentwicklung mittel- und langfristig aufeinander abgestimmt. Das RGSK umfasst den in der Verordnung über die Regionalkonferenzen bezeichneten Perimeter und wird als behördenverbindlicher regionaler Teilrichtplan nach Art. 98a Abs. 4 Baugesetz erlassen. Die RGSK bilden die Grundlage für die Abstimmung dieser Themen auf kantonomer Ebene und beinhalten die Agglomerationsprogramme (AP) nach Bundesrecht. Dazu definiert der Bund über die beitragsberechtigten Städte und Agglomerationsgemeinden (BeSA) die Agglomerationsperimeter.

Mit RRB 1005/2018 wurde festgelegt, dass der strategische Projektausschuss RGSK unter der gemeinsamen Leitung von der BVD und der DIJ sowie unter der Beteiligung der FIN und der WEU für die Koordination der Arbeiten zuständig ist. Der Projektausschuss RGSK hat die kantonale Synthese AP4 sowie den RRB und den vorliegenden Vortrag Ende Juni 2021 verabschiedet. Die Erarbeitung der RGSK 2021 inklusive den AP4 in den Regionen wurde zudem durch die Vertretungen der zuständigen kantonalen Ämter und Fachstellen der BVD und der DIJ eng begleitet.

3.2 Grundzüge der Vorlage

Die RGSK 2021 wurden – gestützt auf die zeitlichen und inhaltlichen Vorgaben des Kantons (RRB 1005/2018) – unter Einbezug der Gemeinden durch die Regionalkonferenzen, respektive Planungsregionen erarbeitet. Die RGSK 2021 durchliefen eine öffentliche Mitwirkung und die kantonale Vorprüfung. Sie wurden nach Beschlussfassung durch die zuständigen regionalen Gremien im Sommer 2021 beim Kanton zur Genehmigung eingereicht. Parallel zur Fertigstellung der RGSK 2021 / AP4 in den Regionen hat der Kanton die kantonale Synthese AP4 (vgl. Beilage) sowie der RGSK 2021 (Kapitel 3.3 des vorliegenden Vortrags) erarbeitet. Der detaillierte Ablauf der Erarbeitung der RGSK 2021 / AP4 sowie der kantonalen Synthese RGSK 2021 / AP4 ist nachfolgender Abbildung zu entnehmen:



Mit dem vorliegenden Regierungsratsbeschluss inklusive Vortrag und Beilage werden einerseits die fünf Berner AP4 (Bern, Biel/Lyss, Burgdorf, Langenthal und Thun) sowie das überkantonale AP4 Grenchen und die Umsetzungstabelle der Agglomeration Interlaken vom Regierungsrat zuhänden des Bundes freigegeben und andererseits die kantonale Synthese über die RGSK 2021 vorgenommen.

Mit der Freigabe der drei zentralen Bestandteile der AP4 (Hauptteil, Massnahmenteil und Umsetzungstabellen) durch den Regierungsrat werden die Anforderungen des Bundes gemäss Art. 8 der eidgenössischen Verordnung über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) erfüllt. Zudem erläutert die kantonale Synthese AP4 das Zusammenspiel der Abstimmung von Verkehr und Siedlung im Kanton Bern und legt dar, wie die Berner AP4 die Vorgaben der Richtlinie zum Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) erfüllen. Die AP4 – bestehend aus Bericht, Umsetzungstabellen und den zur Mitfinanzierung beantragten AP-Massnahmen – werden per 15. September 2021 beim Bund eingereicht.

Der Bund wird daraufhin prüfen, ob die zur Beurteilung zwingend notwendigen Berichtsteile vorhanden sind (Eingangsprüfung). Falls einzelne formale Anforderungen nicht erfüllt sind, wird der Trägerschaft eine nicht erstreckbare Frist eingeräumt, um die fehlenden Anforderungen zu erfüllen. Dann prüft der Bund die Programme und führt ein erstes Fachgespräch in Form einer Fragerunde durch. Anschliessend eröffnet er den Trägerschaften seine Beurteilung anhand eines Entwurfs des Prüfberichts, über den ein zweites Fachgespräch stattfindet. Anschliessend legt der Bundesrat dem Bundesparlament die Botschaft über die Verpflichtungskredite für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr vor. Nach erfolgtem Bundesbeschluss werden die Leistungsvereinbarungen zwischen Bund und Kanton Gegenstand eines weiteren Regierungsratsbeschlusses sein, der dem Regierungsrat voraussichtlich im Jahre 2023 vorgelegt werden kann.

3.3 Kantonale Synthese AP4 und RGSK 2021

3.3.1 Auftrag und Erarbeitungsprozess

Mit dem RRB 1005/2018 beauftragte der Regierungsrat die BVD und die DIJ, im Rahmen der RGSK-Synthese die Bewertung und Priorisierung der Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen vorzunehmen. Für die beiden vorangegangenen Generationen von RGSK und AP hat der Kanton Bern jeweils einen umfassenden Synthesebericht erstellt und beschlossen (RRB 0869/2012 und RRB 1355/2016). Darin wurden die Inhalte der RGSK und AP zusammengefasst. Zudem wurden die in den RGSK und AP aufgeführten Massnahmen einem eigenen Bewertungsprozess unterzogen, um als Ergebnis die aus kantonalen Sicht prioritären Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung bestimmen zu können.

Der strategische Projektausschuss RGSK hat beschlossen, die kantonale Synthese stark zu vereinfachen, zu verschlanken und auf die Massnahmen zu fokussieren. Sie wurde zweigeteilt erarbeitet:

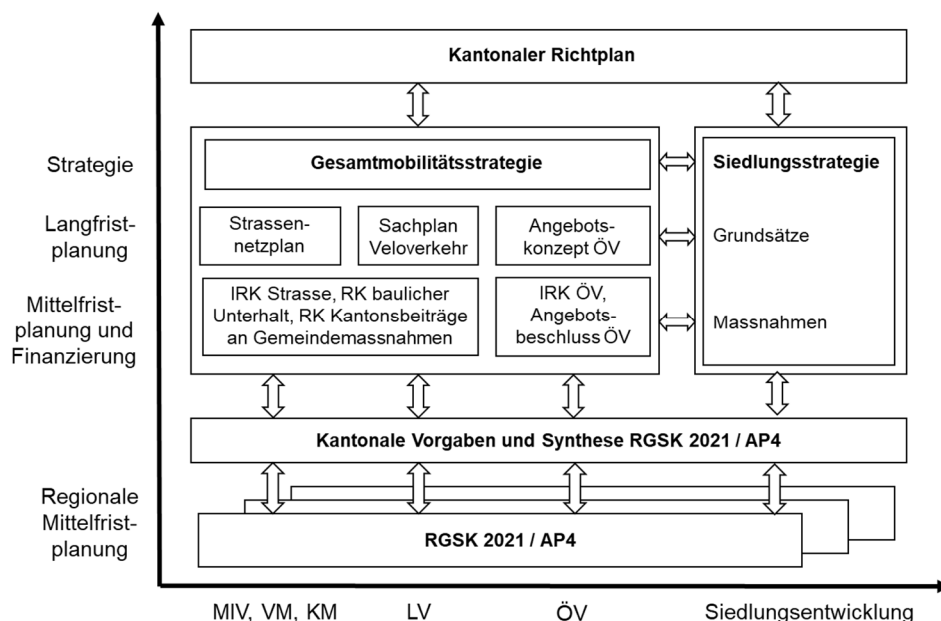
1. Die kantonale **Synthese AP4** (vgl. Beilage) legt den Fokus auf die Berner AP, die darin enthaltenen prioritären Massnahmen und die damit verbundene Abstimmung von Verkehr und Siedlung in den Städten und Agglomerationen gemäss Definition des Bundes. Die Synthese AP4 wurde mit externer Unterstützung und mittels dreier Workshops mit den beteiligten Ämtern AGR, AÖV und TBA erarbeitet. Sie wurde zudem einer Anhörung bei den Regionen und kantonalen Fachstellen unterzogen. Der Adressat der Synthese ist in erster Linie der Bund. Mit der Synthese AP4 soll dem Bund der Berner Ansatz der Abstimmung von Verkehr und Siedlung mit den RGSK und AP adäquat vermittelt werden. Zudem dient die Synthese als Dach über alle Berner Agglomerationsprogramme. Die Beurteilung der Massnahmen orientiert sich am Vorgehen und an den Kriterien gemäss den Richtlinien des Bundes (RPAV). Der Bund hat die Anforderungen an die A-Massnahmen (Umsetzungshorizont 2024 – 2028 gegenüber vergangener AP-Generationen deutlich erhöht. So müssen mitfinanzierbare

A-Massnahmen kohärent im AP-Bericht hergeleitet werden (u. a. Bezug zu früheren Generationen, Nachvollzug im Zukunftsbild, Einbettung in Strategie und Abstimmung mit anderen Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen). Zudem muss der Planungsstand sowie die Bau- und Finanzreife weit fortgeschritten sein (u. a. hat der Spatenstich zur Umsetzung der Verkehrsmassnahme im Zeitraum bis 2028 zu erfolgen). Die Erfüllung dieser Kriterien wurde durch die Regionen bei der Erarbeitung der AP4 sichergestellt, durch den Kanton im Rahmen der Vorprüfung und in den Synthese-Workshops überprüft und auf die kantonale Finanzplanung abgestimmt. Damit liegen reife, finanzierbare, sinnvolle und realisierbare Verkehrsprojekte vor. Die wichtigsten Massnahmen, die der Kanton Bern mit der Einreichung der Agglomerationsprogramme zur Mitfinanzierung beantragt, sind in der Synthese AP4 aufgeführt. Die Massnahmen, die in das kantonale Planungsinstrumentarium überführt werden sollen, werden im Kapitel 3.3.2 aufgelistet bzw. es wird erläutert, wie die Überführung vollzogen wird.

2. Für die kantonale **Synthese RGSK 2021** (Massnahmen der RGSK, die ausserhalb des Agglomerationsperimeters liegen) wurde kein eigener Syntheseprozess durchgeführt. Die Bewertung und Priorisierung der jeweiligen Massnahmen im Bereich Verkehr fand während des gesamten Erarbeitungsprozesses (inklusive Mitwirkung) statt. Die Bewertung und Priorisierung basiert auf den kantonalen Vorgaben RGSK 2021 und wurde durch den Kanton im Rahmen der Vorprüfung überprüft. Alle beteiligten Akteure (Kanton, Regionen und Gemeinden) waren in den Erarbeitungsprozess der RGSK und AP involviert. Die Träger (Kanton und Gemeinden im Bereich Verkehr sowie Regionen und Gemeinden im Bereich Siedlung) haben ihre Massnahmen den Regionen zwecks Aufnahme in das RGSK gemeldet und verpflichten sich mit Beschlussfassung des RGSK 2021 / AP4 (Regionen und Gemeinden), respektive der kantonalen Genehmigung RGSK 2021 / AP4 (AÖV und TBA), diese Massnahmen im Rahmen der verfügbaren Mittel fristgerecht umzusetzen bzw. deren Umsetzung voranzutreiben. Die wichtigsten Massnahmen aus den RGSK, die in das kantonale Planungsinstrumentarium überführt werden sollen, werden im Kapitel 3.3.2 aufgelistet und es wird erläutert, wie die Überführung vollzogen wird.

3.3.2 Aufnahme der Massnahmen aus RGSK 2021 / AP4 in die kantonalen Planungs- und Finanzierungsinstrumente

Die kantonale Synthese RGSK 2021 / AP4 ist wie folgt eingebettet in das kantonale Planungs- und Finanzierungsinstrumentarium in den Bereichen Verkehr und Siedlung (Raumentwicklung):



Im Bereich Siedlung können gemäss kantonalem Richtplan, Massnahmenblätter A_08¹, B_01² und C_02³ mit der kantonalen Synthese RGSK 2021 / AP4 Siedlungsentwicklungen von kantonomer Bedeutung festgelegt werden sowie Anpassungen von verkehrsintensiven Vorhaben (VIV) oder regionalen Zentren der 4. Stufe vorgenommen werden.

Im Bereich Individualverkehr findet die Abstimmung der Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr (MIV), den Langsamverkehr (LV), die kombinierte Mobilität (KM) und das Verkehrsmanagement (VM) untereinander, mit den ÖV-Massnahmen und mit der Siedlungsentwicklung primär in den RGSK statt. Die Oberingenieurkreise waren in den Erarbeitungsprozess der Regionen integriert. Massnahmen auf Kantonsstrassen und kantonalen Radwegen sind daher mit dem TBA abgestimmt und fliessen zeitgerecht in die Planungs- und Finanzierungsinstrumente des Kantons ein, was im parallel erarbeiteten Strassennetzplan (SNP) 2022-2037 sowie im Investitionsrahmenkredit (IRK) Strasse 2022-2025 bereits berücksichtigt wurde. Letzterer listet 78 Kantonsprojekte, die auch in den RGSK enthalten sind. Die absehbaren Kosten sind in der Finanzplanung des TBA eingestellt. In Ziffer 3.2 des SNP (RRB 702/2021) sind jene strategischen Projekte aufgeführt, welche im kantonalen Richtplan aufzunehmen sind, vgl. auch Listen unten. Mit dem Massnahmenblatt B_11 Verkehrsmanagement sind VM-Massnahmen zudem als Daueraufgabe im kantonalen Richtplan verankert.

Die Regionen stellen mit den RGSK 2021 / AP4 zudem zahlreiche Anträge auf Änderungen des Sachplans Veloverkehr, die der Kanton im Rahmen der Vorprüfung beurteilt hat und die das AGR – in Abstimmung mit dem TBA – als Aufträge zu Nachführung der Sachplanung in die Genehmigung der RGSK 2021 aufnehmen wird. Die so weiterentwickelten Planungsinstrumente des Kantons bilden dann wiederum die Ausgangslage für die nächste RGSK-Generation.

Die Regionen stellen im RGSK 2021 / AP4 im Bereich öffentlicher Verkehr den Handlungsbedarf zur Verbesserung der Erschliessungsqualität aufgrund geplanter Siedlungsentwicklungen dar. Dies bezieht sich sowohl auf Angebots- wie auch auf Infrastrukturmassnahmen im Orts- und Regionalverkehr. In Abgrenzung zu den regionalen Angebotskonzepten liegt der Fokus im RGSK/AP ausschliesslich auf Angebotsverbesserungen im Zusammenhang mit der im RGSK/AP geplanten Siedlungsentwicklung. In den RGSK/AP sind zudem Massnahmen aufgeführt, welche den Zugang zum öffentlichen Verkehr attraktiver gestalten. So sind an verschiedenen grösseren und kleineren Bahnhöfen Massnahmen vorgesehen, welche die Umsteigesituation vom Velo, Bus, Tram oder vom motorisierten Individualverkehr auf die Bahn verbessern. Auch beim öffentlichen Verkehr sind die meist kleineren kantonalen Beiträge im Investitionsrahmenkredit ÖV 2022-2025 enthalten.

Die nachfolgend aufgeführten Massnahmen aus den RGSK 2021 / AP4 sollen im Rahmen des Richtplancontrollings '22 neu oder mit geändertem Koordinationsstand Aufnahme in den kantonalen Richtplan finden. Die Mitfinanzierung der Verkehrsmassnahmen durch den Bund (via AP) setzt einen Koordinationsstand «Festsetzung» voraus.

¹ Massnahmenblatt A_08: «Der Kanton bestimmt mit der kantonalen Synthese RGSK die aus kantonomer Sicht prioritären Entwicklungsgebiete Wohnen und nimmt sie in den kantonalen Richtplan auf».

² Massnahmenblatt B_01: «Der kantonale Richtplan unterscheidet kantonomer und regionale ViV-Standorte. Kantonomer Standorte werden im kantonalen Richtplan bezeichnet, regionale Standorte in den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK)».

³ Massnahmenblatt C_02: «Die Regionen berücksichtigen die Zuordnung der Gemeinden zu Raumtypen im Rahmen der RGSK. Verändern sich in Regionen entscheidende Rahmenbedingungen in Bezug auf die Zentralität (Zentrum 4. Stufe) ist eine Zuordnung zu einem anderen Raumtyp auf Antrag der Region möglich».

RGSK Bern-Mittelland inkl. AP Bern

Bezeichnung	Gemeinde	Anzupassendes Massnahmenblatt im Richtplan
Inselspital	Bern	B_01
Entwicklungsgebiet Kleinwabern-Morillon	Bern, Köniz	A_08
Bern-Ost (im Zusammenhang mit Bypass Bern-Ost)	Bern, Muri, Ostermundigen	A_08
Sanierung Seftigenstrasse, Tramwendeschlaufe Kleinwabern bis Kreisel Kehrsatz Nord	Köniz	B_07
Verlegung Zimmerwaldstrasse, Anbindung an Umfahrungsstrasse	Kehrsatz	B_07
Sanierung Freiburgstrasse, Niederwangen	Köniz	B_07
Neues Tramdepot Bern West	Bern	B_04
Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Perron West und Ausbau Bushof	Münsingen	B_04

RGSK Seeland Biel-Bienne inkl. AP Bern/Lyss

Bezeichnung	Gemeinde	Anzupassendes Massnahmenblatt im Richtplan
Teilgebiete Gurzelen, Bahnhof Mett, Jakob-Strasse Süd	Biel	A_08
Sanierung Bärenkreuzung / Zentrum Münchenbuchsee	Münchenbuchsee	B_07
Sanierung Ortsdurchfahrt Nidau	Nidau	B_07
Sanierung Bernstrasse (BGK)	Biel, Nidau	B_07
Zubringer Rechtes Bielerseeufer (Portunnel, ZMB)	Brügg, Ipsach, Nidau, Port	B_07

RGSK Thun Oberland-West inkl. AP Thun

Bezeichnung	Gemeinde	Anzupassendes Massnahmenblatt im Richtplan
Gesamtentwicklung Bahnhof	Heimberg	A_08
Umfahrung Erlenbach	Erlenbach i. S.	B_07
Verkehrsmanagement Region Thun	Thun, Nachbargemeinden	B_07 (B_11)
Neue Haltestelle Thun Nord und Vernetzung Bahn-Bus	Thun	B_04

RGSK Emmental inkl. AP Burgdorf

Keine Anpassungen im kantonalen Richtplan aufgrund des RGSK 2021.

RGSK Oberaargau inkl. AP Langenthal

Bezeichnung	Gemeinde	Anzupassendes Massnahmenblatt im Richtplan
ZMB Umfahrung Utzenstorf	Utzenstorf	B_07

RGSK Oberland-Ost

Bezeichnung	Gemeinde	Anzupassendes Massnahmenblatt im Richtplan
Doppelspurausbau Zweilütschinen - Lütschental	Lütschental	B_04
Grimsel-Tunnel	Innertkirchen, Guttannen	R_10

RGSK Berner Jura

Bezeichnung	Gemeinde	Anzupassendes Massnahmenblatt im Richtplan
Zentrum 4. Stufe ⁴ Tavannes – Reconvilier	Reconvilier	C_01 / C_02
Zentrum 4. Stufe ⁵ Sonceboz-Sombeval – Corgémont	Corgémont	C_01 / C_02
Aménagement Frontière Jura–Les Reussilles	Tramelan	B_07

3.4 Beschlüsse und Aufträge an die Direktionen

- Der Regierungsrat gibt die fünf Agglomerationsprogramme 4. Generation Bern, Biel/Lyss, Burgdorf, Langenthal und Thun (namentlich Hauptteil, Massnahmenteil und Umsetzungstabellen) und die Umsetzungstabelle der Agglomeration Interlaken für die Einreichung beim Bund frei. Damit werden die Anforderungen des Bundes gemäss Artikel 8 PAVV erfüllt.
- Der Regierungsrat gibt das kantonsübergreifende Agglomerationsprogramm 4. Generation Grenchen mit der Berner Gemeinde Lengnau frei. Die AP-Massnahmen auf Gemeindegebiet von Lengnau sind im RGSK Biel-Seeland 2021 behördenverbindlich verankert.
- Der Regierungsrat beschliesst die kantonale Synthese der Agglomerationsprogramme 4. Generation und das Überweisungsschreiben an die Vorsteherin des UVEK und stellt diese Dokumente zusammen mit den im obenstehenden Spiegelpunkt erwähnten Dokumenten dem Bund zu.
- Die Bau- und Verkehrsdirektion wird beauftragt, die beschlossenen Prioritäten der kantonalen Projekte – unter Vorbehalt der verfügbaren finanziellen Mittel und der kantonalen Finanzplanung und ohne Vorwegnahme des Beschlusses der finanzkompetenten Organe – in den kantonalen Planungs- und Finanzierungsinstrumenten (Sachplan Veloverkehr, Strassennetzplan, Investitionsrahmenkredit Strasse, Rahmenkredit baulicher Unterhalt Kantonsstrassen, 4. Rahmenkredit kantonale Beiträge an kommunale Massnahmen der Agglomerationsprogramme, Angebotsbeschluss und Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr) zu berücksichtigen und für die Abstimmung mit der Aufgaben- und Finanzplanung zu sorgen.

⁴ Das bestehende Doppelzentrum «Tavannes – Reconvilier» wird auf Antrag von Jura bernois.Bienne auf das Zentrum «Tavannes» reduziert.

⁵ Das bestehende Doppelzentrum «Sonceboz-Sombeval – Corgémont» wird auf Antrag von Jura bernois.Bienne auf das Zentrum «Sonceboz-Sombeval» reduziert.

- Die Direktion für Inneres und Justiz wird beauftragt, die für den kantonalen Richtplan relevanten raumplanerischen Massnahmen und die abstimmungsbedürftigen Infrastrukturmassnahmen beim nächsten Richtplancontrolling in den kantonalen Richtplan aufzunehmen.

4. Verhältnis zu den Richtlinien der Regierungspolitik und anderen wichtigen Planungen

Die in den RGSK 2021 / AP4 verfolgte räumliche Entwicklung unterstützt die in den Richtlinien der Regierungspolitik 2019 – 2022 formulierten Ziele 1 «Der Kanton Bern ist ein attraktiver Innovations- und Investitionsstandort. Er fördert die Vernetzung von Forschung und Wirtschaft» und 4 «Der Kanton Bern pflegt seine regionale Vielfalt und nutzt verstärkt das Potenzial der Zweisprachigkeit» und setzt sie konkret um.

Die RGSK 2021 / AP4 sind auf das Raumkonzept Kanton Bern und auf die Strategien und Ziele des kantonalen Richtplans 2030 sowie auf die Stossrichtungen der Wirtschaftsstrategie 2025 abgestimmt. Sie stellen zudem wichtige Grundlagen für das kantonale Planungs- und Finanzierungsinstrumentarium im Bereich Verkehr dar.

5. Auswirkungen auf Finanzen, Organisation, Personal, IT und Raum

Der Kanton Bern beantragt dem Bund mit den AP4 im A-Horizont (Baubeginn zwischen 2024 und 2028, gemäss PAVV Art. 18) die Mitfinanzierung von insgesamt 158 Verkehrsmassnahmen mit Investitionen von total CHF 635 Mio. Bei einem mittleren Beitragssatz von 35 % entspricht dies Bundesbeiträgen im Umfang von CHF 222 Mio. Im Prüfprozess kann der Bund die Prioritäten von Massnahmen anpassen, so dass auch der effektive Investitionsbedarf für den A-Horizont von jenen der eingereichten Agglomerationsprogramme abweichen kann. Mit den Leistungsvereinbarungen über die Agglomerationsprogramme der 4. Generation, die voraussichtlich im Jahr 2023 unterzeichnet werden, verpflichten sich Bund, Kanton und Gemeinden im Grundsatz zur Umsetzung der darin enthaltenen Massnahmen. Die dafür nötigen Kreditbeschlüsse, sowohl auf Kantons- als auch Gemeindeebene, bleiben jedoch vorbehalten.

Die finanziellen Verpflichtungen des Kantons bestehen aus den nach den Bundesbeiträgen verbleibenden Restkosten für die eigenen Massnahmen und den Kantonsbeiträgen an die Gemeinden nach Art. 62 SG. In den vorangegangenen drei AP-Generation schwankten diese Verpflichtungen zwischen CHF 170 und 575 Mio. und bewegen sich in der vorliegenden 4. Generation mit max. CHF 200 Mio. am unteren Rand.

Die tatsächlich zu erwartenden Einnahmen (Bundesbeiträge an Kantonsmassnahmen) und Ausgaben (Kosten Kantonsmassnahmen und Beiträge an Gemeindemassnahmen) sind im Finanzplan der BVD enthalten und deren Finanzierung wird im Rahmen der verfügbaren Mittel durch die dafür vorgesehenen Gefässe (namentlich Objektkredite, Investitionsrahmenkredite Strasse und öffentlicher Verkehr, Rahmenkredite für den baulichen Unterhalt der Kantonsstrassen und dem 4. Rahmenkredit 2024 bis 2028 für die Kantonsbeiträge an die Gemeindemassnahmen der Priorität A) sichergestellt.

Mit der laufenden Revision des Strassengesetzes (SG) ist vorgesehen, dass Gemeindemassnahmen, die im Rahmen der Agglomerationsprogramme von Kantonsbeiträgen gemäss Art. 62 SG profitieren, nicht auch noch Beiträge nach Art. 59 SG (an wichtige Velorouten) resp. Art. 60 SG (an Hauptwanderrouten) erhalten. Bei Beiträgen an Anlagen der kombinierten Mobilität schliesst Art. 61 SG Doppelsubventionen bereits heute aus. Mit der Angleichung auch für Wander- und Velorouten wird die finanzielle Belastung des Kantons begrenzt und gleichzeitig die Ungleichbehandlung zwischen Stadt- und Landgemeinden vermindert.

Der Bund verbindet die Umsetzung der Agglomerationsprogramme mit hohen Anforderungen an die Finanzierungsgesuche, das Controlling und die Schlussrechnungen. Nebst der vorliegenden 4. Generation läuft bis 2027 parallel die Umsetzung der ersten drei Generationen. Das TBA stimmt die Umsetzung der Massnahmen zwischen den Trägern und dem Bund ab. In den letzten Jahren wurde das Umsetzungscontrolling im Dienstleistungszentrum des TBA zentralisiert, der Personalbestand durch interne Verschiebungen aufgestockt und mit dem RGSK-Portal eine IT-Lösung zur effizienten Bewirtschaftung der Massnahmen beschafft.

6. Auswirkungen auf die Gemeinden

Durch die im Rahmen der Agglomerationsprogramme ausgelösten Verkehrsinfrastrukturprojekte in der Zuständigkeit der Gemeinden fallen Planungs- und Baukosten an. Dabei können die Gemeinden mit erheblichen Beiträgen des Bundes und des Kantons rechnen, vgl. Ziffer 5.

7. Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft

Mit den in den RGSK und AP bezeichneten Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr wird eine nachhaltige Raumentwicklung angestrebt und eine für die wirtschaftliche Entwicklung vorteilhafte Ausgangslage geschaffen. Die namhaften Beiträge des Bundes ermöglichen es dem Kanton und den Gemeinden, wichtige Verkehrsmassnahmen umzusetzen und somit die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit hoch zu halten.

8. Antrag

Aus den dargelegten Gründen beantragen wir, dem beiliegenden Beschlussentwurf zuzustimmen.

Beilage

– Beschlussentwurf mit Beilage